

3. Otras disposiciones

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

Resolución de 14 de julio de 2026, de la Cámara de Cuentas de Andalucía, por la que se ordena la publicación del Informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en municipios de población superior a 50.000 habitantes.

En virtud de las facultades que me vienen atribuidas por el artículo 21 de la Ley 1/1988, de 17 de marzo, de la Cámara de Cuentas de Andalucía, y del acuerdo adoptado por el Pleno de esta Institución, en la sesión celebrada el 18 de junio de 2026,

R E S U E L V O

De conformidad con el art. 12 de la citada Ley 1/1988, ordenar la publicación del Informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en municipios de población superior a 50.000 habitantes.

Sevilla, 14 de julio de 2026.- El Presidente, Manuel Alejandro Cardenete Flores.

FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN MUNICIPIOS DE POBLACIÓN SUPERIOR A 50.000 HABITANTES

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía, en su sesión celebrada el día 18 de junio de 2026, con la asistencia de todos sus miembros, ha acordado aprobar el Informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en municipios de población superior a 50.000 habitantes.

Í N D I C E

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN DE CUMPLIMIENTO
3. RESPONSABILIDADES DE LOS ÓRGANOS MUNICIPALES EN RELACIÓN CON EL ESTABLECIMIENTO DE LAS ZBE
4. RESPONSABILIDADES DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE CUMPLIMIENTO
5. CONCLUSIONES SOBRE LA REVISIÓN DE CUMPLIMIENTO
 - 5.1. Situación de las ZBE en los municipios de población superior a 50.000 habitantes a 31 de marzo de 2025
 - 5.2. Municipios con ZBE
 - 5.2.1. Establecimiento
 - 5.2.2. Puesta en funcionamiento
 - 5.2.3. Evaluación de resultados en las ZBE en funcionamiento
 - 5.2.4. Implantación y financiación de las ZBE
 - 5.3. Municipios sin ZBE
 - 5.3.1. Situación del establecimiento de las ZBE
 - 5.3.2. Proyectos de ZBE en tramitación
 - 5.3.3. Financiación de los proyectos de ZBE en tramitación y su instrumentación
 - 5.3.4. Evolución de las emisiones contaminantes
6. RECOMENDACIONES

7. APÉNDICES
- 7.1. Metodología aplicada
 - 7.2. Sobre la situación general de la implantación de la ZBE
 - 7.3. Sobre la información de los municipios con ZBE
 - 7.3.1. Establecimiento de las ZBE
 - 7.3.2. Puesta en funcionamiento
 - 7.3.3. Evaluación de resultados de la puesta en funcionamiento
 - 7.3.4. Implantación y financiación
 - 7.4. Sobre la información de los municipios sin ZBE
 - 7.4.1. Proyectos de ZBE en tramitación
 - 7.4.2. Financiación de los proyectos de ZBE en tramitación y su instrumentación
 - 7.4.3. Evolución de las emisiones contaminantes
8. ANEXOS
- 8.1. Esquema del formulario remitido
 - 8.2. Puesta en funcionamiento
 - 8.3. Fecha de entrada en funcionamiento y señalización
 - 8.4. ZBE en funcionamiento: evaluación de resultados
 - 8.5. Contenido proyecto técnico entidades sin ZBE en funcionamiento
9. ALEGACIONES PRESENTADAS Y TRATAMIENTO DE LAS MISMAS EN LOS SUPUESTOS QUE NO HAYAN SIDO ADMITIDAS O SE ADMITAN PARCIALMENTE

A B R E V I A T U R A S

CCA	Cámara de Cuentas de Andalucía
DGT	Dirección General de Tráfico
GPF-OCEX	Guías Prácticas de Fiscalización de los OCEX
ISSAI-ES	Adaptación de las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores
€	Euros
LCCTE	Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
LPTA	Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía.
RDL	Real Decreto-Ley
s/d	Sin datos
TRLRHL	R.D. Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, Ley 7/1985, de 27 de abril
x	No cumple
✓	Cumple

1. INTRODUCCIÓN

- 1 El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía (CCA) acordó incluir en el Plan de Actuaciones para el año 2025 la realización de un informe denominado “Fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) en municipios de población superior a 50.000 habitantes”.
- 2 Las ZBE son áreas urbanas delimitadas donde pueden establecerse restricciones al acceso, aparcamiento y circulación de vehículos contaminantes.

Están diseñadas para fomentar el uso del transporte público, bicicleta, vehículo eléctrico y otras formas de movilidad sostenible con objeto de reducir las emisiones de gases y mejorar la calidad del aire.

- 3 La obligación de los municipios de establecer ZBE surge como respuesta a un conjunto de compromisos normativos y sociales en el plano internacional orientados a mitigar la contaminación atmosférica y fomentar la movilidad sostenible.

En el ámbito internacional, el Protocolo de Kioto (1997) y el Acuerdo de París (2015) establecieron metas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Por su parte, dentro del marco europeo, la Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire, el Pacto Verde Europeo (2019) y la Estrategia europea de movilidad de bajas emisiones resaltaron la importante misión que tienen las ciudades en la lucha contra el cambio climático.

Bajo este contexto, España adaptó estas directrices internacionales mediante la aprobación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (LCCTE). Esta ley exige a los municipios con más de 50.000¹ habitantes, la obligación de implementar ZBE antes de 2023, con el objeto de reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire.

Para ello, en 2022 se aprobó el Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre, que tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deben satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la LCCTE.

- 4 Desde el punto de vista normativo, además de la LCCTE, las entidades locales cuentan con un marco legal que otorga a los municipios las competencias necesarias para implementar las ZBE.

El artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera permite a las entidades locales adoptar restricciones parciales al tráfico.

Por otro lado, Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, refuerza estas competencias al facultar a los municipios para restringir el acceso de vehículos contaminantes en vías urbanas específicas, alineándose con los planes de seguridad vial.

- 5 Por último, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), otorga competencia a las entidades locales, entre otras, las relacionadas con el control de tráfico y movilidad.

¹ Esta exigencia también es de aplicación para aquellos municipios de más de 20.000 habitantes con altos niveles de contaminación.

- 6 En consecuencia, este marco normativo proporciona un acervo jurídico coherente para que las ZBE se integren de manera eficaz en las políticas urbanas, alineando los objetivos locales con las metas nacionales e internacionales de sostenibilidad y resiliencia climática. objetivos y alcance.

2. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN DE CUMPLIMIENTO

- 7 Esta actuación se configura como una fiscalización de cumplimiento con carácter horizontal y se ha llevado a cabo en colaboración con el Tribunal de Cuentas (Tcu) y los Órganos de Control Externo de las Comunidades Autónomas de Aragón, Principado de Asturias, Canarias, Castilla León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Madrid, Navarra y País Vasco.
- 8 El objetivo general de esta actuación es concluir sobre el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el establecimiento y la implantación de las zonas de bajas emisiones, así como algunos aspectos económico-financieros y del ámbito del control interno y eficacia, para aquellos municipios de población superior a 50.000 habitantes.

En concreto, se ha comprobado si las entidades han cumplido con lo establecido en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, examinando el contenido de las ZBE de acuerdo con lo indicado en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las ZBE.

- 9 Los procedimientos establecidos en esta actuación para alcanzar el objetivo propuesto han sido los siguientes:
1. Verificar el establecimiento de ZBE en los municipios, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las ZBE.
 2. Determinar los mecanismos empleados por los municipios para el establecimiento de las ZBE.
 3. Comprobar si las ZBE implantadas se ajustan a lo establecido en el citado Real Decreto 1052/2022.
 4. Cuantificar los recursos destinados a la implantación y mantenimiento de las ZBE, así como los recursos obtenidos para su financiación.
 5. Determinar si se han definido procedimientos y sistemas para el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos con la implantación de las ZBE.
 6. Analizar si las medidas adoptadas en las ZBE están contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes y, en concreto, las emisiones más relacionadas con el tráfico rodado.

Adicionalmente, respecto de aquellas entidades que no hubiesen establecido ZBE, se establecen los siguientes procedimientos:

1. Verificar el estado en que se encuentra el proceso de establecimiento de ZBE en los municipios.
2. Analizar el contenido de los proyectos de ZBE elaborados pendientes de aprobación.

3. Determinar los recursos económicos empleados en los planes o proyectos en curso para el establecimiento de ZBE, así como los recursos obtenidos para su financiación.
- 10 El ámbito subjetivo está determinado por los 30 municipios de población superior a 50.000 habitantes.
- 11 El ámbito objetivo estará compuesto por el establecimiento de las ZBE por los municipios. Se puede definir las ZBE como el ámbito territorial en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones del GEI.
- 12 El ámbito temporal comprende desde 1 de enero de 2022 hasta 31 de marzo de 2025, sin perjuicio del examen de actuaciones llevadas a cabo en momentos anteriores o posteriores en la medida en que se considere oportuno para el mejor cumplimiento de los objetivos de la fiscalización.

3. RESPONSABILIDADES DE LOS ÓRGANOS MUNICIPALES EN RELACIÓN CON EL ESTABLECIMIENTO DE LAS ZBE

- 13 La Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL) atribuye a los municipios competencias en materia de medio ambiente urbano, incluyendo la regulación de la movilidad y el tráfico, conforme al artículo 25.2.b). Esta competencia constituye la base jurídica para la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), exigidas por la Ley 7/2021 de Cambio Climático y el Real Decreto 1052/2022.
- 14 En cuanto a los órganos competentes, el Pleno municipal ostenta la atribución para aprobar las ordenanzas que regulan las ZBE, de acuerdo con el artículo 22.2.d), que le confiere la aprobación del reglamento orgánico y de las ordenanzas. Además, el Pleno aprueba el planeamiento general y los instrumentos de ordenación urbanística (art. 22.2.c)), que pueden verse afectados por la delimitación de estas zonas.
- 15 Por su parte, la Junta de Gobierno Local, regulada en el artículo 20, asume funciones ejecutivas y administrativas, como la tramitación de proyectos de ordenanzas, así como la aprobación de gastos relacionados con la implantación de la ZBE.
- 16 Finalmente, el Alcalde, conforme al artículo 21, dirige el gobierno y la administración municipal, ejecuta los acuerdos del Pleno y puede dictar bandos y resoluciones para la aplicación práctica de las medidas de restricción de tráfico en las ZBE.

4. RESPONSABILIDADES DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA EN RELACIÓN CON LA FISCALIZACIÓN DE CUMPLIMIENTO

- 17 La responsabilidad de la Cámara de Cuentas es concluir, en términos de seguridad limitada, sobre si las entidades fiscalizadas cumplen con la normativa que resulta de aplicación a la materia fiscalizada. Además, en su caso, se formularán recomendaciones que contribuyan a la subsanación de las deficiencias observadas y a la mejora de la gestión.

Los trabajos de fiscalización se han llevado a cabo de conformidad con los principios fundamentales de fiscalización de las Instituciones Públicas de Control Externo (ISSAIS-ES). En concreto, con las ISSAIS-ES 100, ISSAI-ES 400, así como las Guías prácticas de fiscalización de los OCEX (GPF-OCEX) aplicables.

La actuación se configura como un informe directo. Los trabajos se han llevado a cabo de conformidad con los principios fundamentales de fiscalización de las Instituciones Públicas de Control Externo. En concreto, con las ISSAI-ES 100 “Principios fundamentales de fiscalización del Sector Público”, ISSAI-ES 400 “Principios fundamentales de la fiscalización de cumplimiento” y las Guías Prácticas de Fiscalización de los Órganos de Control Externo (GPF-OCEX) y de la CCA aplicables.

Atendiendo a las características de esta fiscalización (amplia y dispersa normativa y fiscalización en colaboración con TCu y resto de OCEX) se ha determinado concluir, en términos de seguridad limitada.

Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incumplimientos significativos de la legalidad. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.

La evidencia de auditoría que se ha obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para fundamentar las conclusiones emitidas sobre el cumplimiento de los aspectos significativos conforme al marco normativo que resulta de aplicación.

- 18 El trabajo de campo de la fiscalización ha concluido el 15 de septiembre de 2025.
- 19 En el Apéndice 7.1 se detalla la metodología aplicada para la realización de esta fiscalización.
- 20 La comprensión adecuada del presente informe requiere que se tenga en cuenta el contexto global del mismo. Cualquier conclusión hecha sobre un párrafo o epígrafe pudiera no tener sentido aisladamente considerada.

5. CONCLUSIONES SOBRE LA REVISIÓN DE CUMPLIMIENTO

5.1. Situación de las ZBE en los municipios de población superior a 50.000 habitantes a 31 de marzo de 2025

- 21 A 31 de marzo de 2025, únicamente 10 de los 30 municipios de población superior a 50.000 habitantes contaban con una ZBE establecida, lo que representa un 33,33%. En esta situación se encontraban los ayuntamientos de: Almería, Córdoba, Linares, Estepona, Fuengirola, Málaga, Torremolinos, Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas y Sevilla. (§ A5)
- 22 Por el contrario, 20 municipios (66,67%) no tenían establecida su ZBE: El Ejido, Roquetas de Mar, Algeciras, Cádiz², Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera³, La Línea de la Concepción⁴, El Puerto de Santa María, San Fernando⁵, Sanlúcar de Barrameda⁶, Granada, Motril⁷, Huelva, Jaén, Benalmádena, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Vélez Málaga y Utrera. (§ A6)

Esta circunstancia pone de manifiesto que una parte significativa de los municipios obligados no había cumplido, a 31 de marzo de 2025, con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que establecía la obligación de implantar una Zona de Bajas Emisiones antes del 1 de enero de 2023 en los municipios con población superior a 50.000 habitantes.

5.2. Municipios con ZBE

- 23 El Ayuntamiento de Sevilla aprobó la normativa reguladora de su ZBE con anterioridad a la publicación del RD 1052/2022. La disposición transitoria única de dicha norma disponía que las ZBE aprobadas antes de su entrada en vigor debían revisarse en un plazo máximo de 18 meses con el fin de adecuarse a lo dispuesto en el mismo. A fecha de elaboración de este informe⁸, el Ayuntamiento no había realizado la correspondiente adaptación.
- 24 Por su parte, Ayuntamiento de Córdoba aprobó su ordenanza⁹ reguladora de su ZBE el 17 de enero de 2023 con posterioridad a la entrada en vigor del RD 1052/2022, sin haber procedido tampoco a su adaptación a la fecha de elaboración de este informe. La entidad local manifestó que la ZBE carecía de proyecto técnico porque su delimitación coincidía con la zona de circulación restringida (Zona ACIRE) que existía con anterioridad y que contó con sus respectivos estudios previos.
- 25 En consecuencia, los proyectos o estudios técnicos realizados por estos municipios para implantar su ZBE no se ajustan, en su mayor parte, al contenido establecido en este Real Decreto 1052/2022.

5.2.1. Establecimiento

² La entidad local aprobó el 30 de diciembre de 2025 la ordenanza reguladora de su ZBE, publicándose en el BOP el 26 de mayo de 2026.

³ La entidad local aprobó el 25 de julio de 2025 la ordenanza reguladora de su ZBE, publicándose en el BOP el 3 de septiembre de 2025.

⁴ La entidad local señala en fase de alegaciones que con fecha 16 de abril de 2025 formalizó el expediente de implantación de la ZBE que finalizó el 28 de abril de 2025, encontrándose operativa su ZBE desde finales de abril de 2025.

⁵ El 19 de febrero de 2026 se publicó en el BOP la aprobación definitiva de la ordenanza municipal para la creación y gestión de la ZBE.

⁶ El 22 de septiembre de 2025 el pleno municipal rechazó aprobar de forma inicial la ordenanza reguladora de ZBE.

⁷ El 10 de abril de 2025 se publica el BOP la aprobación definitiva de la ordenanza reguladora de la ZBE.

⁸ El 20 de marzo de 2026 se aprueba el proyecto técnico de implantación de la ZBE publicándose el 25 de marzo de 2026.

⁹ La aprobación inicial de la ordenanza tuvo lugar el 13 de octubre de 2022 mientras que la publicación de la aprobación definitiva tuvo lugar el 17 de febrero de 2023.

- 26 Para evaluar el proceso de establecimiento de las ZBE se han analizado los principales aspectos relativos al diagnóstico previo y planificación, la definición de objetivos y delimitación, diseño normativo y técnico, y las actuaciones de comunicación desarrolladas con motivo de su implantación.

A) Diagnóstico previo y planificación

- 27 Los Ayuntamientos de Almería, Linares, Estepona, Fuengirola, Alcalá de Guadaíra y Sevilla disponían de instrumentos de planificación previos que no fueron adaptados a las previsiones del artículo 6 RD 1052/2022. (§ A7)
- 28 De la revisión efectuada se concluye que los estudios previos realizados por la totalidad de los ayuntamientos presentan deficiencias en relación con el contenido exigido para el diagnóstico previo y su planificación. El detalle de las incidencias se desarrolla en el **Apéndice 7.3.1.** de este informe. (§ A8)

B) Definición de objetivos y delimitación de la ZBE

- 29 Los Ayuntamientos de Estepona, Torremolinos, Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas no establecieron objetivos cuantificables en algunas de las materias contempladas en el artículo 3 del RD 1052/2022 , tales como la mejora de la calidad del aire, la mitigación del cambio climático, la reducción de la contaminación acústica, el fomento del cambio modal hacia transportes más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público.(§ A10)
- 30 Adicionalmente, se han detectado carencias de información en los proyectos técnicos respecto de los objetivos establecidos y las medidas previstas para su consecución, en los términos del artículo 3.3 RD 1052/2022. Estas deficiencias se refieren, principalmente, a la fijación de calendarios para el cumplimiento de los objetivos previamente determinados. (§ A10)
- 31 Por otra parte, se aprecia que en algunos municipios la superficie delimitada como ZBE representa una proporción reducida del conjunto del término municipal y de la población total. Si bien la normativa aplicable no fija una dimensión mínima ni criterios cuantitativos específicos en este ámbito, la extensión territorial constituye un elemento relevante desde la perspectiva del alcance potencial de las medidas adoptadas, en la medida en que puede incidir en su capacidad para producir efectos apreciables sobre los objetivos ambientales y de movilidad perseguidos. (§ A9)

C) Diseño normativo, técnico y aprobación

- 32 Los principales aspectos relacionados con el diseño normativo del establecimiento de las ZBE se presentan en el **cuadro nº 1.**

Ayuntamiento	Tipo norma reguladora	Impugnación a 31/03/2025	Consulta art. 133 LPAC	Días de duración consulta pública	Anuncio Exposición pública ordenanza art.49 LBRL	Días de exposición consulta pública ordenanza	Fecha de entrada en vigor de la norma reguladora de la ZBE	Información pública Proyecto ZBE	Publicación proyecto técnico
Provincia de Almería									
Almería	Ordenanza	No	✓	15	✓	30	31/12/2023	✓	✓
Provincia de Córdoba									
Córdoba	Ordenanza	No	✓	10	✓	30	18/02/2023	×	×

Ayuntamiento	Tipo norma reguladora	Impugnación a 31/03/2025	Consulta art. 133 LPAC	Días de duración consulta pública	Anuncio Exposición pública ordenanza art.49 LBRL	Días de exposición consulta pública ordenanza	Fecha de entrada en vigor de la norma reguladora de la ZBE	Información pública Proyecto ZBE	Publicación proyecto técnico
Provincia de Jaén									
Linares	Ordenanza	No	✓	30	✓	30	26/11/2024	✓	x
Provincia de Málaga									
Estepona	Ordenanza	No	x	x	✓	30	07/09/2023	✓	✓
Fuengirola	Ordenanza	No	✓	30	✓	30	21/01/2025	✓	✓
Málaga	Ordenanza	Sí	✓	40	✓	30	30/11/2024	✓	✓
Torremolinos	Ordenanza	No	✓	35	✓	30	18/12/2024	✓	x
Provincia de Sevilla									
Alcalá de Guadaira	Ordenanza	No	✓	30	✓	30	19/12/2024	✓	x
Dos Hermanas	Ordenanza	No	✓	10	✓	30	22/03/2024	✓	✓
Sevilla	Ordenanza	No	✓	30	✓	30	15/07/2022	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 1

De la información analizada se desprende que todas las normas reguladoras, excepto la del Ayuntamiento de Sevilla, entran en vigor con posterioridad al plazo establecido en el artículo 14.3 de la LCCTE.

Asimismo, a 31 de marzo de 2025, la única ZBE que se encontraba impugnada judicialmente era la del Ayuntamiento de Málaga, sin que se haya resuelto el procedimiento judicial a fecha de elaboración de este informe.

El Ayuntamiento de Estepona no llevó a cabo el trámite de consulta pública exigido en el artículo 133 LPAC.

Por otra parte, no se encuentran publicados los proyectos técnicos de las ZBE de Córdoba, Linares, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Sevilla, lo que supone el incumplimiento del artículo 13.e de la LTPA.

- 33 Los Ayuntamientos de Córdoba, Estepona y Sevilla no han aprobado un procedimiento de revisión y seguimiento conforme a lo establecido en el artículo 12.1 RD 1052/2022. (**§ A11**)
- 34 No prevén realizar un seguimiento de la evolución de la calidad del aire y del ruido en zonas colindantes, de acuerdo con el artículo 12.2 RD 1052/2022, los Ayuntamientos de Córdoba, Estepona y Sevilla. (**§ A11**)

Por otro lado, el proyecto de Alcalá de Guadaira no establece estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos conforme al RD 1052/2022 (**Punto A1, Anexo I**).

- 35 El Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, a pesar de tener un procedimiento aprobado de revisión y seguimiento, no prevé la realización de informes, lo que supone un incumplimiento de lo establecido en el art 12.4 del RD 1052/2022. (**§ A11**)
- 36 Los Ayuntamientos de Estepona, Alcalá de Guadaíra y Sevilla no evalúan las concentraciones medias anuales de algunos de los contaminantes indicados en el RD 1052/2022. (**§ A12**)
- 37 Sólo las ZBE del Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra y de Dos Hermanas previó restricciones de estacionamiento para vehículos con mayor potencial contaminante, de conformidad con el art. 5.2 del RD 1052/2022. (**Anexo 8.2.**)
- 38 De acuerdo con la información suministrada por las entidades locales, no se evaluó que las prohibiciones de acceso, circulación y establecimiento fueran proporcionales a los objetivos establecidos en el establecimiento de las ZBE en los proyectos de Córdoba, Estepona y Alcalá de Guadaíra (**§ A13**) (**Anexo 8.2.**)
- 39 El proyecto técnico de ZBE de Estepona no contempla controles de acceso ni restricciones de circulación en la propia ZBE, conforme a lo dispuesto en el anexo del RD 1052/2022. (**Anexo 8.2.**)
- Asimismo, no incluyen controles de estacionamiento en las ZBE de Córdoba, Estepona y Málaga¹⁰ (**Anexo 8.2.**)
- 40 Todos los proyectos señalaron los puntos de acceso a la ZBE conforme a lo establecido en el 14 RD 1052/2022¹¹ excepto los de Alcalá de Guadaíra y Córdoba (**Anexo 8.2.**)
- 41 Por otra parte, al haberse aprobado con anterioridad a la entrada en vigor del RD 1052/2022, el proyecto técnico de la ZBE de Sevilla no se encuentra adaptado al contenido mínimo fijado por éste. Según la información facilitada por la entidad local, a fecha de elaboración de este informe se encuentra en fase de adaptación.
- 42 De la revisión realizada sobre el contenido del análisis jurídico, de impacto social, de género y de discapacidad y la memoria económica incluido en los proyectos técnicos de ZBE (puntos 9,10 y 11 Anexo I RD 1052/2022), se han alcanzado las siguientes conclusiones (**§ A14**):
- Los proyectos técnicos de la ZBE de Estepona y Torremolinos no contienen un análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE ni hace mención a los derechos y obligaciones que se pretenden implantar. En los proyectos técnicos de la ZBE de Almería, Fuengirola, Málaga y Dos Hermanas no se mencionan estos derechos y obligaciones.
 - No se ha incluido una memoria económica del impacto presupuestario en los proyectos técnicos de la ZBE Estepona, Fuengirola y Torremolinos. En el proyecto técnico¹² de la ZBE de Linares se presenta un epígrafe con reducida información al respecto.

¹⁰ Las restricciones de la ZBE de la ciudad de Málaga se aplican de manera idéntica al acceso, la circulación y el estacionamiento. No se permite la entrada de vehículos potencialmente contaminantes por el mero hecho de disponer de autorización o de abonar una plaza de estacionamiento. Punto modificado por alegación realizada

¹¹ Este precepto establece que los puntos de acceso a la ZBE deben seguir la instrucción MOV 21/3 aprobada por la DGT el 2 de junio de 2021. Punto modificado por alegación realizada

¹² Punto modificado por la alegación presentada.

- No se aporta información sobre el análisis de las consecuencias sobre la competencia y el mercado en los proyectos técnicos de la ZBE de Almería, Linares, Estepona, Fuengirola, Torremolinos y Dos Hermanas. Si bien en los proyectos técnicos de la ZBE de los Ayuntamientos de Almería, Linares y Dos Hermanas existe un epígrafe concreto al respecto, la información reflejada es reducida y no permite obtener una visión de las consecuencias que pudiera tener la implantación de las ZBE sobre la economía local.
 - No se ha realizado un estudio de evaluación de las consecuencias que ocasiona la implantación de las ZBE para los grupos de mayor vulnerabilidad en los proyectos técnicos de la ZBE de Estepona, Torremolinos y Alcalá de Guadaíra, mientras que el de Linares presenta información reducida en este ámbito.
 - Los proyectos técnicos de la ZBE de Linares, Estepona y Torremolinos no aportan información sobre el análisis del impacto social, de género y de discapacidad mientras que el de Linares presenta información reducida al respecto.
 - Los Ayuntamientos de Córdoba y Sevilla, al carecer de proyectos técnicos de la ZBE conforme al Real Decreto 1052/2022, no cumplen con el contenido mínimo exigido por la norma.
- 43 El Ayuntamiento de Dos Hermanas no llevaron a cabo campañas de publicidad de la ZBE dentro del análisis de impacto social, de género y discapacidad. (punto 12 Anexo I RD 1052/2022). (**§ A14**)
- 44 Del análisis realizado se desprende que, si bien los municipios examinados han dado cumplimiento formal a la obligación de establecer ZBE mediante la aprobación de la correspondiente normativa reguladora, el proceso seguido presenta determinadas deficiencias respecto de las exigencias previstas en la Ley 7/2021 y en el Real Decreto 1052/2022.

En particular, se han identificado carencias en el diagnóstico previo, en la definición de objetivos cuantificables acompañados de calendarios de cumplimiento, en la justificación técnica de la delimitación adoptada y en el contenido mínimo exigido para los proyectos técnicos, así como en los procedimientos de seguimiento, evaluación y comunicación.

Si bien estas circunstancias no impiden considerar formalmente establecidas las ZBE, sí pueden limitar el grado de seguridad jurídica y técnica del proceso de implantación y dificultar la evaluación objetiva y continuada de su contribución efectiva a la mejora de la calidad del aire, la reducción de emisiones y el impulso de una movilidad urbana más sostenible, conforme a los fines perseguidos por la normativa aplicable.

D) Comunicación

- 45 Los Ayuntamientos de Linares y Estepona no aprobaron un plan de comunicación, participación y sensibilización, de conformidad con el punto 13.A RD 1052/2022. (**§ A15**)
- 46 Los artículos 10.2 y 10.3 RD 1052/2022 establecen la obligación de remitir información relativa a la implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE a determinados organismos con competencia en tráfico y medio ambiente.

Los únicos ayuntamientos que cumplieron íntegramente con estos requerimientos fueron los de Almería y Málaga. Las deficiencias detectadas para el resto de los ayuntamientos se desarrollan en el apéndice. (§ A15)

5.2.2. Puesta en funcionamiento

- 47 De los 10 municipios que contaban con una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) establecida, siete tenían su ZBE en funcionamiento a la fecha de cierre de los trabajos de campo: Almería, Córdoba, Linares, Málaga, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Sevilla. De los 3 restantes, Fuengirola disponía de una fecha prevista de puesta en marcha, mientras que Estepona y Dos Hermanas no habían determinado aún dicha fecha. (§ A17)
- 48 En el **Anexo 8.3.** se detalla información sobre la ZBE en funcionamiento y la señalización instalada conforme a lo dispuesto en el artículo 14 RD 1052/2022. Los principales resultados obtenidos son los siguientes:
- Todas las ZBE, excepto las de Córdoba y Torremolinos, fueron objeto de una implantación gradual existiendo un periodo transitorio en 4 de ellas.
 - Una vez implantada la ZBE, ningún ayuntamiento¹³ ha realizado estudios de opinión con la ciudadanía, agentes económicos y sociales implicados, con el fin de conocer el grado de aceptación del nuevo régimen de circulación.
 - No se han adoptado medidas que hayan supuesto la regresión de las ZBE implantadas.
- 49 La ZBE del Ayuntamiento de Almería no tenía activados, a 31 de marzo 2025, los sistemas de tratamiento de imágenes de matrículas, circunstancia que podría guardar relación con la ausencia de procedimientos sancionadores por incumplimiento de las restricciones establecidas. (§ A19)

La entidad local ha aportado un informe emitido por la Jefatura de Policía Local en el que se expone, entre otros aspectos, que la práctica totalidad de los vehículos que acceden y circulan por el interior de las ZBE pertenecen a categorías de libre acceso y circulación.

En este sentido, debe señalarse que la ausencia de sistemas de control plenamente operativos puede tener un impacto significativo sobre la efectividad real de las medidas o restricciones adoptadas, al reducir su capacidad disuasoria, dificultar la supervisión y verificación del cumplimiento y limitar la obtención de información fiable para su evaluación. Esta deficiencia puede comprometer la consecución de los objetivos previstos y la eficacia práctica de las actuaciones implementadas.

5.2.3. Evaluación de resultados en las ZBE en funcionamiento

- 50 Los Ayuntamientos de Linares, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Sevilla manifestaron desconocer si superaban los valores límites contaminantes establecidos en la normativa vigente durante el periodo previo a la implantación, lo que impide verificar el cumplimiento del artículo 12 del Real Decreto 1052/2022 relativo al seguimiento y evaluación de los resultados de las ZBE. Esta situación se detalla en el **Anexo 8.4.**

¹³ A fecha de este informe, el Ayuntamiento de Málaga está realizando un estudio de "Opinión Ciudadana sobre la ZBE de Málaga: conocimiento y valoración", con la Cátedra de Transporte de la Universidad de Málaga, cuyo resultado final está previsto tener para el primer trimestre de 2026.

Asimismo, a 31 de marzo de 2025, ninguna de las entidades con ZBE en funcionamiento había emitido informes formales de evaluación sobre el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en su creación, y únicamente una parte de ellas dispone de información sistematizada sobre mediciones relativas a los contaminantes con valores límite.

Esta situación limita la posibilidad de realizar una evaluación objetiva y continuada de la eficacia de las ZBE implantadas en relación con la mejora de la calidad del aire, la mitigación del cambio climático y el fomento de una movilidad más sostenible. El detalle de esta información se recoge en el **Anexo 8.4**.

5.2.4. Implantación y financiación de las ZBE

- 51 Ninguna de las ZBE establecidas cumplió con el plazo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 que fijaba la obligación de implantar la ZBE antes del año 2023, si bien la ZBE de Sevilla lo hizo el 01/01/2023. (**Anexo 8.3.**)
- 52 La implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) por parte de las entidades locales se realizó principalmente a través de la contratación externa. El total adjudicado para este fin por los Ayuntamientos que establecieron ZBE alcanzó los 46.697.163 €, con un promedio de 5.188.574 € por municipio. (**§ 73, A22**)
- 53 Asimismo, la mayor parte de las entidades percibieron subvenciones destinadas al diseño, implantación y mantenimiento de las ZBE, procedentes fundamentalmente de fondos europeos y convocatorias estatales. No obstante, si bien la financiación externa ha constituido un elemento relevante para su desarrollo, no en todos los casos se dispone de una cuantificación completa del coste total de las actuaciones realizadas, particularmente en lo que respecta a los recursos internos empleados, ni de una evaluación sistemática que permita relacionar el volumen de recursos invertidos con el grado de implantación efectiva y los resultados obtenidos. (**§ A23**)

5.3. Municipios sin ZBE

5.3.1. Situación del establecimiento de las ZBE

- 54 Del análisis efectuado, se aprecia que 6 entidades locales disponían del proyecto técnico, elaborados a 31 de marzo de 2025: Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción, Granada, Motril y Huelva.

Por otro lado, 12 ayuntamientos tenían sus proyectos en fase de elaboración: El Ejido, Roquetas de Mar, Algeciras, Cádiz, El Puerto de Santa María, San Fernando, Sanlúcar de Barrameda, Jaén, Marbella, Mijas, Rincón de la Victoria, Vélez Málaga; mientras que en 2 ayuntamientos no se había iniciado dicho procedimiento: Benalmádena y Utrera.

5.3.2. Proyectos de ZBE en tramitación

- 55 A 31 de marzo de 2025, los Ayuntamientos de Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción¹⁴, Granada, Motril y Huelva no disponían aún de una ZBE establecida, si bien contaban con un proyecto técnico elaborado. (§ A24)

En relación con estos proyectos, se han analizado los principales aspectos del diagnóstico previo y planificación, definición de objetivos y delimitación de las ZBE y por último, el diseño normativo y técnico.

A) Diagnóstico previo y planificación

- 56 Las Corporaciones de La Línea de la Concepción, Granada y Huelva no habían adaptado algunos de los instrumentos de planificación, conforme a lo dispuesto en el artículo 6 del RD 1052/2022. Este precepto establece que instrumentos de planificación existentes deberán adaptarse a la normativa de establecimiento de la ZBE correspondiente, en un plazo máximo de 18 meses desde la aprobación de este RD. (§ A26)
- 57 El artículo 7 del RD establece que el proyecto de ZBE definirá objetivos cuantificables de calidad del aire, que comporten una mejora con respecto a las situaciones de partida en el interior del perímetro.

No obstante, los ayuntamientos de Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción y Huelva¹⁵ no evaluaron los niveles contaminantes antes del establecimiento de la ZBE. Por tanto, no podrán cuantificar los efectos en la calidad del aire una vez implantada la ZBE. (§ A27)

B) Definición de objetivos y delimitación de la ZBE

- 58 Todos los proyectos analizados presentan deficiencias en la definición de los objetivos establecidos y las medidas previstas para su consecución. (§ A28). En particular, los proyectos de Jerez de la Frontera y la Línea de la Concepción no incluyen ninguno de los objetivos a los que hace referencia el artículo 3 del RD 1052/2022.

¹⁴ La entidad local señala en fase de alegaciones que con fecha 16 de abril de 2025 formalizó el expediente de implantación de la ZBE que finalizó el 28 de abril de 2025, encontrándose operativa su ZBE desde finales de abril de 2025.

¹⁵ El Ayuntamiento de Huelva encargó, en noviembre de 2025, a la Fundación para la Investigación de la Universidad de Sevilla un estudio específico como fase previa a la implantación de la ZBE, a fin de disponer ya de datos objetivos cuantificables.

Las deficiencias señaladas en la definición de objetivos y en la previsión de medidas para su consecución no constituyen incidencias aisladas, sino que presentan un carácter generalizado en los proyectos analizados. Esta circunstancia compromete la adecuada planificación estratégica de las futuras ZBE y dificulta establecer parámetros verificables que permitan evaluar su grado de cumplimiento una vez entren en funcionamiento.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Motril no incluye los calendarios de cumplimiento para alcanzar los objetivos de calidad de aire, mitigación del cambio climático, calidad acústica, cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y promoción de la eficiencia energética en el uso de transporte público.

C) Diseño normativo y técnico

- 59 El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción no realizó el trámite de consulta pública previsto en el artículo 133 LPAC. **(§ A29)**
- 60 El proyecto de ZBE debe incluir la justificación del ámbito territorial delimitado de conformidad con el punto A.7 del Anexo I del RD 1052/2022. Sin embargo, los proyectos de ZBE de La Línea de la Concepción y Huelva no justificaron la delimitación territorial, ni evaluaron el posible impacto que podrían tener la creación de ZBE sobre las áreas adyacentes durante su fase de diseño. **(§ A30)**
- 61 ¹⁶. **(§ A30)**
- 62 Los Ayuntamientos de Jerez de la Frontera y de la Línea de la Concepción no tienen aprobado un procedimiento para realizar un adecuado seguimiento y revisión de los objetivos establecidos, tal y como exige el artículo 12.1 del RD 1052/2022. **(§ A31)**
- 63 Los sistemas de seguimiento previstos por las corporaciones de Granada y Huelva no permiten realizar un control efectivo de la evolución de la calidad del aire y del ruido en zonas colindantes, lo que vulnera el artículo 12.2 RD 1052/2022. **(§ A31)**
- 64 La Corporación de la Línea de la Concepción no tiene previsto elaborar informes de revisión y seguimiento de conformidad con lo establecido en el artículo 12.4 del RD 1052/2022. **(§ A31)**
- 65 En relación con las restricciones establecidas se han alcanzado las siguientes conclusiones: **(§ A33)**
- El proyecto de la ZBE de Jerez de la Frontera no prevé un sistema restrictivo de circulación basado en la clasificación ambiental de los vehículos conforme al sistema de distintivos de la Dirección General de Tráfico (DGT), tal como establece el punto A.7 del Anexo I del Real Decreto 1052/2022.
 - El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que las prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento deben afectar prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante y ser proporcionales a los objetivos de calidad de aire y mitigación de emisiones de GEI que se han dispuesto.

Tan sólo el proyecto del Ayuntamiento de Granada prevé restricciones de estacionamiento en estos términos.

¹⁶ Punto suprimido por alegación presentada.

- Conforme a la información suministrada por las entidades locales, no se evaluó la proporcionalidad de las prohibiciones de acceso, circulación y establecimiento respecto a los objetivos establecidos en los proyectos técnicos de Jerez de la Frontera y de La Línea de la Concepción, de conformidad con en el artículo 5.2 RD 1052/2022.
 - De acuerdo con el punto A.7 del Anexo I del Real Decreto 1052/2022, se prevé la obligación de establecer alternativas a las restricciones impuestas a los vehículos contaminantes. Dichas alternativas fueron contempladas en todos los proyectos, excepto en el de La Línea de la Concepción, cuyo proyecto tampoco tuvo en consideración el sector del reparto de mercancías en el diseño de la ZBE, contraviniendo el artículo 5.1 del citado Real Decreto.
 - Los proyectos de Jerez de la Frontera y la Línea de la Concepción no contemplan controles específicos para verificar las restricciones de circulación y estacionamiento dentro de la ZBE, de acuerdo con el punto A8 Anexo I RD 1052/2022.
- 66 Los puntos 9, 10, 11 del anexo I del RD 1052/2002 establecen el contenido mínimo del proyecto relación con el análisis jurídico, la memoria económica y el análisis de impacto. De la revisión realizada, se ha constatado que el Ayuntamiento de la Línea de la Concepción no realizó un análisis jurídico sobre la naturaleza de la ZBE. (**§ A34**)
- 67 Por otro lado, los Ayuntamientos de Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera y Huelva no mencionan los derechos y obligaciones que resultan afectados por el establecimiento de la ZBE. (**§ A34**)
- 68 Los Ayuntamientos de Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción y Huelva no elaboraron una memoria económica sobre el impacto económico-presupuestario de la implantación de las ZBE, ni realizaron un análisis de las consecuencias de la implantación sobre el mercado local, los grupos sociales vulnerables o el impacto social de género y de discapacidad. (**§ A34**)
- 69 Las Corporaciones de Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción y Huelva no realizaron campañas de publicidad de la ZBE, incumpliendo lo dispuesto en el punto 11 del Anexo I del RD 1052/2022. (**§ A34**)
- 70 Los Ayuntamientos de Jerez de la Frontera y la Línea de la Concepción no aprobaron el plan de comunicación, participación y sensibilización al que hace referencia el punto 13 del Anexo I del RD 1052/2022. (**§ A35**)
- 71 En conjunto, las carencias detectadas en materia de diagnóstico previo, delimitación territorial, establecimiento de sistemas de seguimiento, análisis jurídico, memoria económica y evaluación de impactos ponen de manifiesto un grado de desarrollo técnico desigual y, en determinados casos, insuficiente para garantizar una implantación plenamente alineada con las exigencias del Real Decreto 1052/2022.

Asimismo, la ausencia de líneas base adecuadas de medición, de indicadores claramente definidos y de procedimientos estructurados de revisión y seguimiento puede limitar la capacidad futura de las entidades para acreditar, de forma objetiva y cuantificable la contribución efectiva de las ZBE proyectadas a la mejora de la calidad del aire, la reducción de emisiones y el fomento de una movilidad urbana sostenible.

5.3.3. Financiación de los Proyectos de ZBE en tramitación y su instrumentación

- 72 Los Ayuntamientos de El Ejido,¹⁷ Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, Granada, Motril, Huelva y Utrera, a pesar de haber recibido subvenciones para el diseño, establecimiento y puesta en funcionamiento de las ZBE, no cuentan con una ZBE en vigor a 31 de marzo de 2025.

En consecuencia, no se desprende que haya una relación directa entre tener una ZBE en vigor y haber recibido subvenciones para su establecimiento. (§ A36)

Debe destacarse que el Ayuntamiento de Utrera aún no había iniciado el proceso de elaboración del proyecto técnico, con independencia de haber recibido subvenciones para el establecimiento de las ZBE.

- 73 La contratación externa constituyó el principal mecanismo empleado para el establecimiento de las ZBE de aquellas entidades cuyo proyecto técnico se encontraba en fase de elaboración (5 entidades) como por aquellas que lo tenían preparado para someterlo a información pública (12 entidades). El importe total adjudicado ascendió a 17.924.159 € situándose el importe promedio en 943.377 €. (§ A37)

El importe total de las adjudicaciones realizadas, independientemente de la fase de implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), asciende a 64.621.322 € (§ 52), situándose el importe promedio en 2.307.904 €.

No obstante, si bien se dispone de información relativa a los importes adjudicados mediante contratación externa, no siempre consta una cuantificación completa de los recursos internos empleados por las entidades en la elaboración y tramitación de los proyectos de ZBE, lo que dificulta obtener una visión integral del coste total asociado a su implantación. Asimismo, la percepción de subvenciones no ha garantizado, en todos los casos, la culminación efectiva del proceso de establecimiento, circunstancia que pone de relieve la necesidad de reforzar la planificación, el seguimiento y la gestión de los recursos destinados a estos proyectos con el fin de asegurar su adecuada ejecución y eficiencia.

5.3.4. Evolución de las emisiones contaminantes

- 74 De los 19 ayuntamientos anteriores, las corporaciones de Roquetas de Mar, Cádiz, Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción, Sanlúcar de Barrameda, Mijas, Vélez-Málaga y Utrera no han aplicado otro tipo de medidas adicionales para la reducción de emisiones contaminantes. (§ A39)

La no implantación de ZBE, junto con la ausencia de medidas compensatorias en determinados municipios y las limitaciones en los sistemas de seguimiento, dificulta evaluar de manera objetiva la evolución de las emisiones y el grado de avance hacia los objetivos ambientales establecidos en la normativa aplicable.

6. RECOMENDACIONES

- 75 La Cámara de Cuentas de Andalucía recomienda la adopción de las medidas expuestas en este epígrafe, orientadas a la mejora de la gestión de los fondos públicos. La implantación de estas recomendaciones

¹⁷ Punto modificado por alegación presentada

podrá ser objeto de alcance en futuras fiscalizaciones que tengan como objetivo el seguimiento específico de este informe, las recomendaciones por materias o cualquier otro asunto relacionado con el mismo.

- 76 En observancia de la “Guía práctica para la elaboración de recomendaciones”¹², se ha consignado una prioridad alta o media a cada recomendación propuesta, tenido en cuenta si se trata de una debilidad material o de una deficiencia significativa. En el caso de una prioridad alta, se requiere atención urgente de la dirección para implantar controles/procedimientos que mitiguen los riesgos identificados en forma de conclusiones. Para una prioridad media, la dirección deberá establecer un plan de acción concreto para resolver la deficiencia observada en un plazo razonable.
- 77 Establecer, con carácter previo a la entrada en funcionamiento de la ZBE, una línea base documentada que incluya los valores históricos de los principales contaminantes, indicadores de tráfico y otros parámetros relevantes, con el fin de permitir la comparación objetiva posterior y la evaluación del cumplimiento de los objetivos fijados. **(§ 50) (alta)**
- 78 Adoptar las medidas necesarias que garanticen que los proyectos de las ZBE en vigor se ajusten plenamente a la normativa legal aplicable. **(§ 23) (alta)**
- 79 Las entidades locales que no dispongan de ZBE deberían articular los procedimientos necesarios para impulsar su establecimiento e implantación, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el fomento de una movilidad urbana sostenible. **(§ A9, A30) (alta)**
- 80 La adecuada dimensión de las ZBE constituye un factor determinante para garantizar la consecución real y verificable de los objetivos de lucha contra el cambio climático. Se considera necesario Justificar expresamente, en el proyecto técnico, la idoneidad de la delimitación territorial adoptada, incluyendo un análisis de suficiencia respecto a la superficie afectada, población impactada y potencial contribución al cumplimiento de los objetivos ambientales. **(§ A9, A30) (alta)**
- 81 Con el fin de mejorar la planificación, ejecución y evaluación de los proyectos, se recomienda que se establezcan de forma expresa y verificable los objetivos operativos de cada actuación, así como las medidas previstas para su consecución y los calendarios detallados asociados a dichos objetivos, incluyendo hitos intermedios y responsables identificados. Ello permitirá mejorar el seguimiento temporal de los compromisos asumidos, facilitar la trazabilidad de los avances y asegurar un adecuado control sobre el grado de ejecución alcanzado. **(§ 30) (alta)**
- 82 Establecer mecanismos internos de verificación previa que aseguren que los proyectos técnicos de ZBE incorporen de forma completa todos los contenidos mínimos de información exigidos en el RD 1052/2022, especialmente en los aspectos relacionados con el análisis jurídico, memoria económica y los impactos de carácter social, de género y discapacidad. **(§ 42, 66) (alta)**
- 83 Cuantificar de forma integral el coste total de implantación y mantenimiento de las ZBE, incluyendo tanto los importes adjudicados mediante contratación externa como los recursos humanos y materiales propios empleados por la entidad. **(§ A38) (alta)**
- 84 Implantar los procedimientos de control adecuados que garanticen el seguimiento sistemático de los principales valores contaminantes atmosféricos con el fin de verificar si las ZBE contribuyen

efectivamente a la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía y a la protección del medio ambiente.
(§ 50, A21, A40) (alta)

- 85 Adoptar los procedimientos necesarios para difundir de manera clara y accesible los trámites necesarios para solicitar permisos de exenciones y accesos temporales. (§ A33) (alta)

7. APÉNDICES

7.1. Metodología aplicada

- A1. En el desarrollo de esta actuación coordinada, y con el objeto de obtener resultados homogéneos y comparables, se remitió un cuestionario para cumplimentar por las entidades locales. Los apartados del cuestionario variaban en función de la situación en la que se encontraba el establecimiento de la ZBE a 31 de marzo de 2025. El detalle del esquema diseñado en esta fiscalización se muestra en el **Anexo nº 8.1.**
- A2. En primer lugar, se clasificaron a los municipios en función de la situación en la que se encontraba el establecimiento de las ZBE a la fecha de fiscalización. A estos efectos, se consideró que una ZBE estaba establecida cuando se había publicado el texto definitivo de su norma reguladora en el boletín oficial correspondiente.
- A3. En segundo lugar, se clasificaron las entidades que tenían su ZBE establecida en función de si se encontraban o no en funcionamiento. A tal fin, se consideró que se encontraban en funcionamiento cuando disponían de restricciones activas de acceso, circulación o estacionamiento para vehículos según criterios ambientales (etiquetas de emisiones, tipos de combustibles, horarios etc.) y cuyo cumplimiento resultaba obligatorio, con independencia de la aplicación de sanciones.

Para estas entidades, se llevó a cabo un análisis sobre los principales aspectos de su establecimiento: diagnóstico previo y planificación, definición de objetivos y delimitación, diseño normativo técnica y su aprobación y comunicación, en su caso. Asimismo, en los casos en que la ZBE se encontraba en funcionamiento en la fecha fiscalizada, se examinó su puesta en marcha, evaluación de resultados, implantación y financiación.

- A4. En las entidades que aún no habían establecido una ZBE, el análisis realizado se centró en verificar las medidas adoptadas para su implantación, los recursos obtenidos, la evolución de las emisiones contaminantes en sus municipios, y la revisión de los proyectos de ZBE elaborados pero pendientes de aprobación.

7.2. Sobre la situación general de la implantación de la ZBE

- A5. En el **cuadro nº 2** se muestra la situación en la que se encontraba las ZBE de los ayuntamientos fiscalizados a 31 de marzo de 2025. (§ 21)

Ayuntamiento	ZBE Establecida	ZBE no establecida
<i>Provincia de Almería</i>		
Almería	✓	
El Ejido		✓

Ayuntamiento	ZBE Establecida	ZBE no establecida
Roquetas Mar		✓
Provincia de Cádiz		
Algeciras		✓
Cádiz		✓
Chiclana la Frontera		✓
Jerez la Frontera		✓
La Línea la Concepción		✓
El Puerto Santa María		✓
San Fernando		✓
Sanlúcar de Barrameda		✓
Provincia de Córdoba		
Córdoba	✓	
Provincia de Granada		
Granada		✓
Motril		✓
Provincia de Huelva		
Huelva		✓
Provincia de Jaén		
Jaén		✓
Linares	✓	
Provincia de Málaga		
Benalmádena		✓
Estepona	✓	
Fuengirola	✓	
Málaga	✓	
Marbella		✓
Mijas		✓
Rincón la Victoria		✓
Vélez-Málaga		✓
Torremolinos	✓	
Provincia de Sevilla		
Alcalá Guadaira	✓	
Dos Hermanas	✓	
Utrera		✓
Sevilla	✓	
Total	10	20

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 2

- A6. Los principales motivos de ausencia de ZBE alegados por las entidades locales se detallan el **cuadro nº 3**.

Motivos ausencia ZBE 31/03/22025	Nº veces	%
Insuficiencia recursos financieros	6	16%
Insuficiencia recursos humanos	7	19%
Peculiaridades territorio	2	5%

Carencia alternativas viables movilidad	1	3%
Impugnaciones o reclamaciones	2	5%
No superación niveles emisiones contaminantes	1	3%
Adopción preferente de otras medidas de movilidad sostenible	4	11%
Falta cumplimiento o retraso por empresas contratadas	4	11%
Otros	10	27%
Total	37	100%

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 3

De la información suministrada, destaca la insuficiencia de recursos financieros y humanos, que afecta el 35,14% del total de entidades. Dentro de la categoría "otros" se incluyen diversos motivos como el hecho de que el contrato de asistencia para la implantación de la ZBE se encontrase en fase de licitación o la necesidad de aprobar o actualizar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) antes de iniciar la elaboración del proyecto de la ZBE.

7.3. Sobre la información de los municipios con ZBE

7.3.1. Establecimiento de las ZBE

A) Diagnóstico previo y planificación

- A7. El artículo 6 del RD 1052/2022 establece que los instrumentos de planificación existentes deben adaptarse a la normativa de establecimiento de la ZBE. En el **cuadro nº 4** se detalla los instrumentos previos con los que contaban las corporaciones, su coherencia por el proyecto de ZBE y, en su caso, la adaptación efectuada.

Instrumentos previos	Ayuntamientos									
	Almería	Córdoba	Linares	Estepona	Fuengirola	Málaga	Torremolinos	Alcalá de Guadaira	Dos Hermanas	Sevilla
Calidad del Aire										
Dispone de instrumento	✓	✓	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓
Coherencia	✓	✓	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓
Adaptación	x	n/n	x	x	n/n	n/n	x	x	n/n	x
Contaminación acústica										
Dispone de instrumento	✓	✓	✓	x	✓	✓	x	x	x	x
Coherencia	✓	x	✓	x	✓	✓	x	x	x	x
Adaptación	x	n/n	x	x	x	n/n	x	x	x	x
Planes de movilidad										
Dispone de instrumento	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Coherencia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Adaptación	n/n	n/n	x	x	✓	n/n	n/n	x	n/n	x
Planes Cambio Climático										
Dispone de instrumento	x	✓	x	✓	✓	✓	x	x	✓	✓

Coherencia	x	✓	x	✓	✓	✓	x	x	✓	x
Adaptación	x	n/n	x	✓	n/n	n/n	x	x	n/n	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 4

Se aprecia que 2 de las 10 entidades no contaban con instrumento previo en materia de calidad de aire, mientras que 6 y 4 no disponían de planes en materia de calidad acústica y de cambio climático, respectivamente. (§ 27)

A8. El Anexo I del RD 1052/2022 establece los diferentes aspectos de deben ser analizados en los estudios previos antes de la implantación de la ZBE. Estos aspectos se resumen en el **cuadro nº 5. (§ 28)**

Ayuntamiento	Evaluación niveles contaminantes antes establecimiento ZBE	Impacto ZBE sobre medio ambiente	Existencia Mapas Ruido	Caracterización parque vehículos	Acuerdo institucional calidad del aire	Estudios de opinión sobre restricción del vehículo privado
Provincia de Almería						
Almería	✓	✓	✓	✓	x	✓
Provincia de Córdoba						
Córdoba	x	x	✓ ¹⁸	x	x	x
Provincia de Jaén						
Linares	✓	x	x	✓	x	x
Provincia de Málaga						
Estepona	x	✓	x	✓	x	x
Fuengirola	✓	✓	✓	x	✓	x
Málaga	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Torremolinos	✓	x	x	✓	x	x
Provincia de Sevilla						
Alcalá de Guadaíra	✓	x	x	x	x	✓
Dos Hermanas	✓	✓	✓	✓	✓	x
Sevilla	✓	x	x	x	x	✓

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 5

Se han detectado las siguientes incidencias en la revisión realizada (§ 28):

- El Ayuntamiento de Córdoba no evaluó los niveles contaminantes de forma previa al establecimiento de las ZBE (punto 4 del Anexo I.A del RD 1052/2022).
- Ni las corporaciones de Córdoba ni Estepona incluyeron información actualizada sobre el origen de la contaminación (punto 5 del Anexo I.A del RD 1052/2022).
- El impacto sobre el medio ambiente no fue evaluado en los proyectos de ZBE de Córdoba, Linares y Alcalá de Guadaíra, conforme a lo dispuesto en la Guía técnica para la implementación de ZBE de la DGT.

¹⁸ Punto modificado por alegación presentada

- No se realizaron estudios previos sobre mapas de ruido en los Ayuntamientos de ¹⁹, Linares, Estepona, Torremolinos, Alcalá de Guadaíra y Sevilla (punto B.1 Anexo I RD 1052/2022).
- Los Ayuntamientos de Córdoba, Fuengirola, Alcalá de Guadaíra y Sevilla no caracterizaron el parque de vehículos (punto A.5 RD 1052/2022 y Guía Técnica Implementación ZBE de la DGT).
- No disponían de un acuerdo de calidad de aire las corporaciones de Almería, Córdoba, Linares, Estepona, Torremolinos, Alcalá de Guadaíra y Sevilla (Guía técnica de Implementación de la ZBE de la DGT).
- Tan sólo las corporaciones de Almería, Alcalá de Guadaíra, Málaga y Sevilla realizaron estudios de opinión y aceptación de medidas de restricción del vehículo privado con objeto de conocer su grado de aceptación (Guía técnica de Implementación de la ZBE de la DGT).

B) Definición de objetivos y delimitación de la ZBE

A9. Los principales aspectos relacionados con la definición y su justificación de la ZBE se muestran en los cuadros nº 6 y 7.

Ayuntamiento	Nº Áreas ZBE	Tipo ZBE	Extensión km2	Extensión municipio km 2	Población afectada	Población Total (*)
Provincia de Almería						
Almería	1	Municipio	0,45	295,51	12.000	201.946
Provincia de Córdoba						
Córdoba	1	Municipio	2,46 ²⁰	1.254,91	22.000	324.902
Provincia de Jaén						
Linares	1	Municipio	0,93	196,56	55.303	55.303
Provincia de Málaga						
Estepona	1	Municipio	0,6	137,51	74.493	78.590
Fuengirola	1	Municipio	0,10	10,36	3.100	85.646
Málaga	1	Municipio	4	394,98	73.486	592.346
Torremolinos	1	Municipio	0,18	19,9	20.000	70.920
Provincia de Sevilla						
Alcalá de Guadaíra	3	Municipio	0,17	284,82	4.039	77.112
Dos Hermanas	1	Área industrial	0,39	160,48	20.000	140.463
Sevilla	2	Municipio	1,21	141,42	sd	686.741

Ayuntamiento	Justificación Ámbito Territorial	Impacto Horas Punta	Identificación Puntos Congestión	Identificación de puntos con Tráfico Concentrado	Evaluación impacto sobre áreas Adyacentes	Delimitación Zonas Especial Sensibilidad
Provincia de Almería						
Almería	✓	✓	✓	x	✓	x
Provincia de Córdoba						
Córdoba	x	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Jaén						

¹⁹ Punto modificado por alegación presentada

²⁰ Punto modificado por alegación presentada

Linares	✓	✓	✓	✓	✓	x
Provincia de Málaga						
Estepona	✓	✓	✓	✓	✓	x
Fuengirola	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Málaga	✓	✓	✓	✓	✓	x
Torremolinos	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Sevilla						
Alcalá de Guadaira	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dos Hermanas	✓	✓	✓	✓	✓	x
Sevilla	✓	✓	✓	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadros nº 6 y 7

Sólo los ayuntamientos de Córdoba, Fuengirola, Torremolinos y Alcalá de Guadaira delimitan zonas de especial sensibilidad conforme a la posibilidad dada por el apartado 3 de artículo 4 RD.

Asimismo, se aprecia la reducida la extensión de algunas ZBE, lo que podría dificultar o impedir alcanzar de forma efectiva los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de mejora de la calidad del aire.

- A10. Conforme al artículo 3 del RD, la implantación de la ZBE debe contribuir al cumplimiento de los objetivos de la mejora de la calidad del aire, la mitigación del cambio climático, así como la promoción de medidas que promuevan el cumplimiento de la calidad acústica, el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y la promoción de eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. (§ 30). En el **cuadro nº 8** se detalla información sobre estos aspectos:

Objetivos establecidos y medidas para su consecución	Almería	Córdoba	Linares	Estepona	Fuengirola	Málaga	Torremolinos	Alcalá de Guadaira	Dos Hermanas	Sevilla
A. Calidad del Aire										
Objetivos cuantificables	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	✓	✓	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
B. Mitigar el cambio climático										
Objetivos cuantificables	✓	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	✓	✓	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
C. Calidad acústica										
Objetivos cuantificables	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	✓	✓	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	x
Inclusión zonas tranquilas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
D. Cambio modal hacia modos de										

transporte más sostenibles										
Objetivos cuantificables	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	✓	✓	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	x
E. Promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público										
Objetivos cuantificables	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	x	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	✓	✓	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 8

Las principales conclusiones alcanzadas se detallan a continuación:

Con respecto a los objetivos de implantación de las ZBE:

1. Calidad del aire:

- Los Ayuntamientos de Linares, Estepona, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas incluyen objetivos cuantificables, pero no establecen calendarios de cumplimiento.

2. Mitigación del cambio climático:

- El Ayuntamiento de Estepona no incluyen objetivos al respecto en esta materia.
- Los Ayuntamientos de Linares, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas no establecieron un calendario de cumplimiento.

3. Calidad acústica:

- Los Ayuntamientos de Estepona y Torremolinos no establecieron objetivos cuantificables.
- Los Ayuntamientos de Linares, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas no incluyen un calendario de cumplimiento.
- Ningún proyecto establecía zonas tranquilas²¹ en las que los objetivos de calidad acústica sean más restrictivos que los aplicables a las demás áreas acústicas delimitadas en las ZBE.

4. Cambio modal hacia transportes más sostenibles:

- Los Ayuntamientos de Torremolinos y Dos Hermanas no incluyen objetivos cuantificables.
- Los Ayuntamientos de Linares, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas no establecen un calendario de cumplimiento.

5. Promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público:

- Los Ayuntamientos de Estepona, Torremolinos y Dos Hermanas no establece objetivos cuantificables en la materia.
- Los Ayuntamientos de Linares y Alcalá de Guadaira no incluyen calendario de cumplimiento.

Los Ayuntamientos de Córdoba y Sevilla incumplen todos estos aspectos, al no disponer de un proyecto técnico adaptado al contenido indicado en el RD 1052/2022. (§ 23).

²¹ La inclusión de zonas tranquilas únicamente procede cuando éstas se encuentran formalmente delimitadas.

C) Diseño normativo y técnico

- A11. A continuación, se muestra información sobre los principales aspectos relacionados con el procedimiento establecido para el seguimiento de los objetivos que se pretenden alcanzar con el establecimiento de la ZBE en el **cuadro nº 9 (§ 33)**.

Ayuntamiento	Procedimiento seguimiento objetivos ZBE		
	Existe Procedimiento aprobado revisión y seguimiento	Aspectos generales Se prevén elaborar Informes de revisión y seguimiento	Seguimiento evolución calidad del aire y del ruido en zonas colindantes
Provincia de Almería			
Almería	✓	✓	✓
Provincia de Córdoba			
Córdoba	x	✓	x
Provincia de Jaén			
Linares	✓	✓	✓
Provincia de Málaga			
Estepona	x	x	x
Fuengirola	✓	✓	✓
Málaga	✓	✓	✓
Torremolinos	✓	✓	✓
Provincia de Sevilla			
Alcalá de Guadaira	✓	x	✓
Dos Hermanas	✓	✓	✓
Sevilla	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 9

- A12. Con respecto a la fijación de indicadores de calidad de aire, ruido y eficiencia energética se muestra la siguiente información en el **cuadro nº 10**.

Ayuntamiento	Indicadores calidad aire						Indicadores referidos al ruido	Indicadores referidos a la eficiencia energética
	Evolución concentración media anual NO2	Evolución concentración media anual PM2,5	Evolución concentración media anuaPM10	Superación límites NO2	Superación límites PM10	Otro tipo de indicadores		
Provincia de Almería								
Almería	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓
Provincia de Córdoba								
Córdoba	✓	✓	✓	✓	✓	x	x	x
Provincia de Jaén								
Linares	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓
Provincia de Málaga								

Ayuntamiento	Indicadores calidad aire					Otro tipo de indicadores	Indicadores referidos al ruido	Indicadores referidos a la eficiencia energética
	Evolución concentración media anual NO2	Evolución concentración media anual PM2,5	Evolución concentración media anual PM10	Superación límites NO2	Superación límites PM10			
Estepona	x	x	x	x	x	x	x	x
Fuengirola	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓
Málaga	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Torremolinos	✓	✓	✓	✓	✓	x	x	x
Provincia de Sevilla								
Alcalá de Guadaira	x	x	x	x	x	x	x	x
Dos Hermanas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sevilla	x	x	x	x	x	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 10

Se aprecia en el anterior cuadro que la mayor parte de los Ayuntamientos no han incluido en sus proyectos técnicos los indicadores, referidos al ruido y a la eficiencia energética, cuya inclusión tienen carácter potestativo.

En este sentido, el Ayuntamiento de Málaga carece de indicadores referidos a la eficiencia energética mientras que los Ayuntamientos de Córdoba, Estepona, Torremolinos, Alcalá de Guadaira y Sevilla no disponen de indicadores ni de eficiencia energética ni de ruido o presión sonora.

A13. En el **Anexo 8.2.** se muestra información detallada sobre las restricciones incluidas en la normativa reguladora de la ZBE. De la información analizada se desprende las siguientes conclusiones.

- Todos los proyectos técnicos incluyen algún tipo de restricción en las ZBE, conforme al artículo 5.2. del RD 1052/2022.
- El art. 5.2. del RD 1052/2022 establece que las medidas de prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento afectarán prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad de aire y mitigación de emisiones de GEI establecidos. Tan sólo los PT de los ayuntamientos de Granada y Alcalá de Guadaira previeron restricciones de estacionamiento en este sentido.
- De acuerdo con el punto A7 del Anexo I RD 1052/2022 se establecieron alternativas a las restricciones impuestas a los vehículos contaminante en todos los proyectos técnicos de ZBE.
- Todos los proyectos incluyeron excepciones a las restricciones o prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento (art. 5.3. RD 1052/2022) y contemplaron la previsión posterior de excepciones a las restricciones conforme a las directrices de la DGT.
- 7 de 8 entidades han establecido controles para verificar las restricciones de circulación y estacionamiento dentro de la ZBE (punto A8 Anexo I RD 1052/2022).

A14. En el **cuadro nº 11** se analizan los puntos 9,10 y 11 del contenido mínimo del proyecto de las ZBE, según lo establecido en el anexo I del RD. (§ 42, § 43)

Ayuntamiento	Análisis jurídico, Memoria económica y Análisis de impacto					
	Análisis jurídico naturaleza ZBE y derechos y obligaciones a implantar	Memoria económica impacto económico-presupuestario	Análisis consecuencia sobre mercado	Análisis consecuencia grupos sociales vulnerables	Impacto social, de género y de discapacidad	Realización campañas publicidad
Provincia de Almería						
Almería	x	✓	x	✓	x	✓
Provincia de Jaén						
Linares	✓	✓ ²²	x	x	x	✓
Provincia de Málaga						
Estepona	x	x	x	x	x	x
Fuengirola	✓	x	x	✓	✓	✓
Málaga	x	✓	✓	✓	✓	✓
Torremolinos	x	x	x	x	x	✓
Provincia de Sevilla						
Alcalá de Guadaira	✓	✓	✓	x	✓	✓
Dos Hermanas	x	✓	x	✓	✓	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 11

Los Ayuntamientos de Córdoba y Sevilla, al carecer de proyecto técnico de la ZBE conforme al Real Decreto 1052/2022, no cumplen con el contenido mínimo exigido por la norma.

D) Comunicación

- A15. La información sobre el plan de comunicación, participación y sensibilización previsto en el Anexo punto 13 del RD 1052/2022 se detalla en el **cuadro nº 12**.

Ayuntamiento	Plan de comunicación, participación, sensibilización				
	Aprobación Plan de comunicación, participación y sensibilización	Mecanismo seguimiento evaluación Plan	Realización consultas públicas	Actuaciones sensibilización	¿Se está ejecutando?
Provincia de Almería					
Almería	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Córdoba					
Córdoba	x	x	x	x	x
Provincia de Jaén					
Linares	x	x	x	x	x
Provincia de Málaga					
Estepona	x	x	x	x	x
Fuengirola	✓	✓	✓	✓	x

²² Punto modificado por alegación presentada

Ayuntamiento	Plan de comunicación, participación, sensibilización				
	Aprobación Plan de comunicación, participación y sensibilización	Mecanismo seguimiento evaluación Plan	Realización consultas públicas	Actuaciones sensibilización	¿Se está ejecutando?
Málaga	✓	x	✓	✓	✓
Torremolinos	✓	x	✓	✓	✓
Provincia de Sevilla					
Alcalá de Guadaira	✓	✓	✓	✓	x
Dos Hermanas	✓	x	✓	✓	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 12

Aunque dispongan de un plan aprobado, los Ayuntamientos de Málaga, Torremolinos y Dos Hermanas no cuentan con mecanismos de seguimiento y evaluación.

Los Ayuntamientos de Linares y Estepona no siguieron la recomendación incluida en la Guía de la DGT, que aconseja establecer mecanismos de consenso, tales como mesas de movilidad, en las que puedan participar todos los agentes afectados por las actuaciones previstas, garantizando la intervención de personas expertas en salud pública y la realización de actuaciones de sensibilización.

Por último, los planes aprobados por los Ayuntamientos de Fuengirola, Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas no se están ejecutando.

- A16. El artículo 10.2 y 10.3 RD 1052/2022 establece la obligación de remitir a los órganos competentes la información que se detalla en el **cuadro nº 13**.

Ayuntamiento	Comunicación del establecimiento de la ZBE							
	Remisión información DGT	Remisión información autoridad autonómica competente en materia tráfico	Remisión información órgano autonómico competente en materia medio ambiente	Remisión información Ministerio Transición Ecológica y Reto Demográfico	Sobre delimitación y superficie	Sobre medidas adoptadas	Sobre calendario aplicación	Sobre indicadores seguimiento
Provincia de Almería								
Almería	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Córdoba								
Córdoba	x	x	x	x	x	x	x	x
Provincia de Jaén								
Linares	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Provincia de Málaga								
Estepona	x	x	x	✓	✓	✓	✓	x
Fuengirola	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Málaga	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Torremolinos	✓	x	x	x	x	x	x	x

Ayuntamiento	Comunicación del establecimiento de la ZBE							
	Remisión información DGT	Remisión información autoridad autonómica competente en materia tráfico	Remisión información órgano autonómico competente en materia medio ambiente	Remisión información Ministerio Transición Ecológica y Reto Demográfico	Sobre delimitación y superficie	Sobre medidas adoptadas	Sobre calendario aplicación	Sobre indicadores seguimiento
Provincia de Sevilla								
Alcalá de Guadaira	x	x	x	✓	x	x	x	x
Dos Hermanas ²³	✓	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Sevilla	✓	x	x	x	x	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 13

Se han identificado las siguientes deficiencias en la remisión de información:

- El Ayuntamiento de Córdoba no remitió información a ningún organismo mientras que el de Sevilla sólo lo hizo a la DGT.
- Los Ayuntamientos de Estepona, Fuengirola y Alcalá de Guadaira no remiten información a la DGT ni a los órganos autonómicos competentes en materia de tráfico y medio ambiente.
- Los Ayuntamientos Torremolinos y Dos Hermanas no remiten información a las autoridades autonómicas en materia de tráfico ni de medio ambiente. Asimismo, el Ayuntamiento de Torremolinos tampoco lo remite al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.

7.3.2. Puesta en funcionamiento

A17. En el **cuadro nº 14** se expone, para los 10 ayuntamientos que disponen de ZBE, la situación respecto a la fecha de entrada en funcionamiento. (**§ 47**)

Ayuntamiento	ZBE establecida	
	ZBE en funcionamiento a 31/03/2025	Fecha prevista entrada en funcionamiento
Provincia de Almería		
Almería	✓	
Provincia de Córdoba		
Córdoba	✓	
Provincia de Jaén		
Linares	✓	
Provincia de Málaga		
Estepona	x	Sin fecha prevista
Fuengirola	x	01/01/26
Málaga	✓	
Torremolinos	✓	

²³ Con posterioridad a la fecha de fiscalización, el Ayuntamiento de Dos Hermanas informó a la autoridad competente en materia de movilidad y medioambiente de la Junta de Andalucía.

Ayuntamiento	ZBE establecida	
	ZBE en funcionamiento a 31/03/2025	Fecha prevista entrada en funcionamiento
Provincia de Sevilla		
Alcalá Guadaira	✓	
Dos Hermanas	x	Sin fecha prevista
Sevilla	✓	
Total	7	3

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 14

A18. Los principales aspectos relacionados con los sistemas de monitorización y seguimiento se muestran en el **cuadro nº 15**.

Ayuntamiento	Sistemas de monitorización y seguimiento					
	Restricciones en función Distintivos Ambientales	Imágenes de matrícula	Plataforma intercambio de información con registro DGT	Registro Vehículos Municipal	Sistema control Estacionamiento	Otros controles
Provincia de Almería						
Almería	En funcionamiento	Todavía no se aplica	En funcionamiento	En funcionamiento	Control no previsto	Sí
Provincia de Córdoba						
Córdoba	Todavía no se aplica	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	No
Provincia de Jaén						
Linares	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	No
Provincia de Málaga						
Málaga	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	Control no previsto	No
Torremolinos	En funcionamiento	Control no previsto	En funcionamiento	En funcionamiento	Todavía no se aplica	No
Provincia de Sevilla						
Alcalá de Guadaira	En funcionamiento	Todavía no se aplica	Control no previsto	Control no previsto	Todavía no se aplica	No
Sevilla	En funcionamiento	En funcionamiento	En funcionamiento	Control no previsto	Control no previsto	No

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 15

De la revisión realizada, se han alcanzado las siguientes conclusiones sobre el seguimiento del cumplimiento de las restricciones establecidas dentro de las ZBE que se encuentran en funcionamiento:

- Todas las ZBE, excepto la de Córdoba, incorporan restricciones en función de los distintivos ambientales, tal y como establecer el art. 14 de RD 1052/2022.
- Conforme a las directrices emitidas por la DGT, 4 de 7 ZBE tiene implantados sistemas de tratamiento de las imágenes de las matrículas mediante software de reconocimiento de caracteres, identificación de matrículas e incorporación en bases de datos.
- La única entidad que no se encuentra integrada en la plataforma de intercambio de información con el Registro de vehículos de la DGT es el Ayuntamiento de Alcalá de Guadaira.

- Todas las ZBE, excepto la de Alcalá de Guadaíra y Sevilla, cuentan con un registro de vehículos municipal con objeto de llevar un control sobre los vehículos que no están registrados en el Registro de Vehículos de DGT.
- Sólo la ZBE de Almería contempla otros tipos de controles diferentes a los anteriores. Se prevé la implantación de un control automático mediante una plataforma tecnológica que permita integrar la gestión del control de accesos con los centros de control semafórico y de movilidad.

A19. La información sobre el régimen sancionador previsto ante el incumplimiento de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de las ZBE se detalla en el **cuadro nº 16**.

Ayuntamiento	Sanciones				
	Existe procedimiento sancionador	¿Se está aplicando al 31-03-2025?	Fecha inicio imposición	Nº Sanciones	Recursos recibidos afectados finalidad específica
Provincia de Almería					
Almería	✓	✓	01/01/2025	0	x
Provincia de Córdoba					
Córdoba	✓	x	x	x	x
Provincia de Jaén					
Linares	✓	x	x	x	x
Provincia de Málaga					
Málaga	✓	x	01/12/25	x	x
Torremolinos	✓	x	x	x	x
Provincia de Sevilla					
Alcalá de Guadaíra	✓	x	x	x	x
Sevilla	✓	✓	01/07/24	1.509	x
Fuente: Elaboración propia					Cuadro nº 16

A 31 de marzo de 2025, la única ZBE que está imponiendo sanciones era la de Sevilla, que ha registrado un total de 1.509 sanciones desde su establecimiento.

7.3.3. Evaluación de resultados de la puesta en funcionamiento

- A20.** En este apartado se analiza la contribución de la implantación de las ZBE a la mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático, sostenibilidad, reducción del ruido y, en general, a la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, fomentando una movilidad más sostenible.
- A21.** Con respecto a la evaluación de resultados en las ZBE en funcionamiento se detalla en el **Anexo 8.4. (§ 33)**. De la revisión realizada, se han alcanzado las siguientes conclusiones:
- A 31 de marzo de 2025, ninguna entidad emitió informes sobre la evaluación del cumplimiento de los objetivos fijados en la creación de las ZBE, conforme a lo estipulado en el artículo 12 RD 1052/2022.
 - Sólo 2 de 7 entidades disponen de información sobre las mediciones relativas a los contaminantes con valores límite de la ZBE. Independientemente de la obligación legal de

establecer la ZBE, todas las entidades deberían contar con procedimientos que permitan evaluar y realizar un seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos. Como consecuencia de esta deficiencia, 5 entidades desconocen los valores límites de estos contaminantes.

- Conforme a las directrices DGT 5 de las 7 entidades han concedido incentivos económicos que fomenten el transporte público o bicicletas.
- Sólo el Ayuntamiento de Alcalá de Guadaira ha ofrecido incentivos fiscales o subvenciones para la compra de vehículos eléctricos o híbridos. De acuerdo con las directrices de creación de ZBE, las entidades locales deben poner en marcha medidas que promuevan energías y vehículos alternativos de bajas emisiones, planificar la movilidad urbana sostenible, fomentar un cambio modal hacia desplazamientos activos (a pie o en bicicleta), mejorar el transporte público y adoptar otras medidas de promoción de la movilidad sostenible para reducir atascos y contaminación derivados del elevado número de automóviles.
- Sólo en los municipios de Almería y Málaga se ha observado un aumento del uso del transporte público. También en estos municipios, y en el de Linares, se ha producido un aumento de las compras de vehículos eléctricos o híbridos.

7.3.4. Implantación y financiación

- A22. Con respecto a los mecanismos empleados por los ayuntamientos para la creación e implantación de la ZBE se concluye que el principal instrumento utilizado en los 11 ayuntamientos ha sido la contratación externa de forma individual o conjunta con la realización de forma interna, tal y como se muestra en **cuadro nº 17. (§ 52)**

Ayuntamiento	Instrumentos			
	Contratación	Importe Adjudicaciones	De forma interna	Coste incurrido
Provincia de Almería:				
Almería	✓	110.025	✓	64.241
Provincia de Córdoba				
Córdoba			✓	-
Provincia de Jaén:				
Linares	✓	2.305.131		
Provincia de Málaga:				
Estepona	✓	18.029		
Fuengirola	✓	5.057.859	✓	9.000
Málaga	✓	12.429.302	✓	
Torremolinos	✓	2.407.454		
Provincia de Sevilla:				
Alcalá Guadaira	✓	18.527.210	✓	
Dos Hermanas	✓	32.452		
Sevilla	✓	5.809.701		
Total Euros		46.697.163		73.241,00
Fuente: Elaboración propia				Cuadro nº 17

El importe medio de adjudicación de las ZBE para el conjunto de estas entidades se sitúa en 46.697.163 €, situándose el promedio en 5.188.574 €.

Se aprecia en el cuadro que el ayuntamiento de Córdoba es el único que ha utilizado exclusivamente medios propios internos para implantar su ZBE.

- A23. La información sobre las subvenciones recibidas para el diseño e implantación de las ZBE vigentes a 31 de marzo de 2025 se muestran en el **cuadro nº 18**.

Ayuntamiento	Subvenciones recibidas	Importe
Provincia de Almería		
Almería	x	x
Provincia de Córdoba		
Córdoba	x	x
Provincia de Jaén		
Linares	✓	2.191.809
Provincia de Málaga		
Estepona	x	x
Fuengirola	x	x
Málaga	✓	3.749.297
Torremolinos	✓	1.978.834
Provincia de Sevilla		
Alcalá Guadaira	✓	10.885.592
Dos Hermanas	✓	3.828.047
Sevilla	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 18

Se aprecia en el cuadro anterior que, de las 10 entidades que tenían una ZBE implantada a 31 de marzo de 2025, 5 habían recibido algún tipo de subvención para el diseño, implantación y mantenimiento de la ZBE. Los importes recibidos oscilan entre los 1,9 M€ y los 10 M€ aproximadamente. En consecuencia, de los datos analizados no se desprende que haya una correlación directa entre haber recibido subvenciones y el hecho de contar con una ZBE en vigor.

7.4. Sobre la información de los municipios sin ZBE

7.4.1. Proyectos de ZBE en tramitación

- A24. Se han dividido los 20 municipios sin ZBE establecida en función del estado de situación del proyecto técnico²⁴ de la ZBE. El detalle se muestra en el **cuadro nº 19. (§ 22)**

²⁴ El artículo 10 del RD 1052/2022 establecía que con carácter previo al establecimiento de una ZBE se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se fija en lo anexos de ese RD.

Ayuntamiento	Situación ZBE no establecida		
	Proyecto técnico elaborado	En fase elaboración	No iniciado
Provincia de Almería			
El Ejido		✓	
Roquetas Mar		✓	
Provincia de Cádiz			
Algeciras		✓	
Cádiz		✓	
Chiclana la Frontera	✓		
Jerez la Frontera	✓		
La Línea la Concepción	✓		
El Puerto Santa María		✓	
San Fernando		✓	
Sanlúcar de Barrameda		✓	
Provincia de Granada			
Granada	✓		
Motril	✓		
Provincia de Huelva			
Huelva	✓		
Provincia de Jaén			
Jaén		✓	
Provincia de Málaga			
Benalmádena			✓
Marbella		✓	
Mijas		✓	
Rincón la Victoria		✓	
Vélez-Málaga		✓	
Provincia de Sevilla			
Utrera			✓
Total	6	12	2
Fuente: Elaboración propia			Cuadro nº 19

- A25. Los Ayuntamientos de Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción, Granada, Motril y Huelva no contaban con una ZBE establecida, si bien habían elaborado su proyecto, el cual se encontraba pendiente de aprobación.

A) Diagnóstico previo y planificación

- A26. Los instrumentos de planificación existentes y las actuaciones previas realizadas con anterioridad al establecimiento de la ZBE se presentan en el siguiente **cuadro nº 20. (§ 56)**

Instrumentos previos	Ayuntamientos					
	Chiclana la Frontera	Jerez de la Frontera	La Línea de la Concepción	Granada	Motril	Huelva
Calidad del Aire						
Dispone de instrumento	x	✓	x	✓	x	x
Coherencia	x	✓	x	✓	x	x
Adaptación	x	No ha sido necesario	x	✓	x	x
Contaminación acústica						
Dispone de instrumento	✓	✓	x	✓	✓	✓
Coherencia	✓	✓	x	x	✓	x
Adaptación	No ha sido necesario	No ha sido necesario	x	x	No ha sido necesario	No ha sido necesario
Planes de movilidad						
Dispone de instrumento	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Coherencia	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Adaptación	No ha sido necesario	No ha sido necesario	x	✓	✓	x
Planes Cambio Climático						
Dispone de instrumento	✓	✓	x	✓	x	✓
Coherencia	✓	✓	x	✓	x	✓
Adaptación	No ha sido necesario	No ha sido necesario	No ha sido necesario	✓	x	No ha sido necesario

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 20

A27. La información relativa a los estudios previos realizados por las entidades locales se muestra en el **cuadro nº 21. (§ 57)**

Ayuntamiento	Evaluación niveles contaminantes antes establecimiento ZBE	Impacto ZBE sobre medio ambiente	Existencia Mapas Ruido	Caracterización parque vehículos	Acuerdo institucional calidad del aire	Estudios de opinión sobre restricción del vehículo privado
Provincia de Cádiz						
Chiclana la Frontera	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Jerez la Frontera	x	x	x	✓	x	x
La Línea la Concepción	x	x	x	x	x	x
Provincia de Granada						
Granada	✓	✓	✓	x	✓	✓
Motril	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Huelva						
Huelva	x	x	✓	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 21

B) Definición de objetivos y delimitación de las ZBE

00341048

- A28. El artículo 3 del RD 1052/2022 establece que la implantación de la ZBE debe contribuir al cumplimiento de los objetivos de mejora de calidad de aire, mitigación del cambio climático, de la calidad acústica, el impulso del cambio modal hacia modelos de transporte más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

En el **cuadro nº 22** se aporta información sobre los objetivos cuantificables establecidos y medidas adoptadas para su consecución. (§ 58)

Objetivos establecidos y medidas para su consecución	Chiclana la Frontera	Jerez de la Frontera	La Línea de la Concepción	Granada	Motril	Huelva
A. Calidad del Aire						
Objetivos cuantificables	✓	x	x	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	✓	x	x
Medidas mejora	✓	✓	x	✓	✓	✓
B. Mitigar el cambio climático						
Objetivos cuantificables	✓	x	x	✓	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	✓	x	x
Medidas mejora	✓	x	x	✓	✓	✓
C. Calidad acústica						
Objetivos cuantificables	✓	x	x	x	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	x	x	✓	✓
Inclusión zonas tranquilas	✓	x	x	✓	✓	x
D. Cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles						
Objetivos cuantificables	✓	x	x	x	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	x	✓	✓	✓
E. Promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público						
Objetivos cuantificables	✓	x	x	x	✓	x
Calendario cumplimiento	✓	x	x	x	x	x
Medidas mejora	✓	x	x	✓	✓	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 22

C) Diseño normativo y técnico

- A29. La información sobre la normativa reguladora y el proceso de información pública se detalla en el **cuadro nº 23 (§ 59)**.

Ayuntamiento	Consulta art. 133 LPAC	Días de duración consulta pública	Anuncio Exposición pública art.49 LBRL	Días de duración consulta pública
Provincia de Cádiz				
Chiclana la Frontera	✓	20	✓	30
Jerez la Frontera	✓	10	✓	30
La Línea la Concepción	x	x	✓	30
Provincia de Granada				
Granada	✓	31	✓	30
Motril	✓	23	✓	30
Provincia de Huelva				
Huelva	✓	15	En curso	x
Fuente: Elaboración propia				Cuadro nº 23

A30. La información sobre la delimitación y diseño del proyecto de ZBE se muestra en los cuadros nº 24 y 25 (§ 60):

Ayuntamiento	Nº Áreas ZBE	Tipo ZBE	Extensión km2	Población afectada	Justificación Ámbito Territorial
Provincia de Cádiz					
Chiclana la Frontera	1	Municipio	0,58	12.000	✓
Jerez la Frontera	1	Municipio	0,71	4.812	✓
La Línea la Concepción	2	Municipio	3,19	25.000	x
Provincia de Granada					
Granada	1	Municipio	23,55	233.532	✓
Motril	1	Municipio	0,16	15.000	✓
Provincia de Huelva					
Huelva	3	Municipio	0,68	24.000	x

Ayuntamiento	Impacto Horas Punta	Identificación Puntos Congestión	Identificación de puntos con Tráfico Concentrado	Evaluación impacto sobre áreas Adyacentes	Delimitación Zonas Especial Sensibilidad
Provincia de Cádiz					
Chiclana la Frontera	✓	✓	✓	✓	✓
Jerez la Frontera	✓	✓	x	✓	✓
La Línea la Concepción	✓	✓	✓	x	x
Provincia de Granada					
Granada	✓	✓	✓	✓	✓
Motril	✓	✓	✓	✓	x
Provincia de Huelva					
Huelva	x	x	✓	x	x
Fuente: Elaboración propia					Cuadros nº 24 y 25

Todas las entidades cumplieron con los principales aspectos relacionados con la justificación de la definición de la ZBE, salvo por las incidencias que se han indicado en el apartado conclusiones de este informe. (§ 60)

Se aprecia la reducida extensión de algunas ZBE, lo que podría dificultar o impedir alcanzar de forma efectiva los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de mejora de la calidad del aire.

Por otro lado, los proyectos técnicos de los ayuntamientos de La Línea de la Concepción y Huelva no delimitaron zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población.

- A31.** Las entidades locales deben establecer un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3 RD 1052/2022. En caso de producirse desviaciones con respecto a los mismos deberá modificarse el proyecto de ZBE correspondiente.

En este sentido, se ha revisado los aspectos generales sobre el procedimiento de seguimiento de los objetivos de la ZBE indicándose en el siguiente **cuadro nº 26. (§ 62)**

Ayuntamiento	Aspectos generales		
	Existe Procedimiento aprobado revisión y seguimiento	Se prevén elaborar Informes de revisión y seguimiento	Seguimiento evolución calidad del aire y del ruido en zonas colindantes
Provincia de Cádiz			
Chiclana la Frontera	✓	✓	✓
Jerez la Frontera	x	✓	x
La Línea la Concepción	x	x	x
Provincia de Granada			
Granada	✓	✓	x
Motril	✓	✓	✓
Provincia de Huelva			
Huelva	✓	✓	x
Fuente: Elaboración propia			Cuadro nº 26

A este respecto, hay que señalar que el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera tienen previsto emitir informes de seguimiento sin contar previamente con un procedimiento aprobado, lo que dificulta la realización de un adecuado seguimiento.

- A32.** Sólo el Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera indica que su sistema permite realizar un seguimiento de la evolución de la calidad del aire y del ruido en zonas colindantes, conforme al art 12.2 RD 1052/2022. Así mismo, es la única corporación cuyo proyecto técnico contempla, además de medidores de calidad de aire, indicadores referidos al ruido y la eficiencia energética.
- A33.** El contenido de los proyectos en relación con las restricciones establecidas se muestra en el **Anexo 8.5. (§ 65)**. De la información analizada se desprenden las siguientes conclusiones:
- Todos los proyectos técnicos incluyen algún tipo de restricción en las ZBE, conforme al artículo 5.2 del RD 1052/2022.

- Sólo el proyecto técnico de Motril prevé que el acceso a la ZBE implique el pago de una tasa²⁵, peaje u otra medida de carácter económico.
- Ningún proyecto técnico prevé la reducción de plazas de aparcamiento regulado como herramienta para reforzar la implantación de la ZBE, según lo establecido por las Directrices de la DGT.
- El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que las medidas de prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento afectarán prioritariamente a los vehículos con mayor potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad de aire y mitigación de emisiones de GEI que se han dispuesto. Sólo el proyecto técnico de la ZBE del Ayuntamiento de Granada prevé restricciones de estacionamiento en este sentido.
- Todos los proyectos incluyeron excepciones a las restricciones o prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento (art. 5.3 RD 1052/2022) y a la previsión posterior de excepciones a las restricciones conforme a las directrices de la DGT.
- El proyecto técnico de la ZBE del Ayuntamiento de Huelva no incluye procedimientos para tramitar y conceder exenciones y accesos temporales. En el resto de las corporaciones, si bien se establece esta posibilidad en las respectivas ordenanzas, no se detalla el procedimiento concreto que debe seguir un usuario para obtener dicho permiso.

A34. En este apartado se analizan los puntos 9, 10 y 11 del contenido mínimo del proyecto de las ZBE establecido en el anexo I del RD, que comprenden:

- Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.
- Memoria económica en la que se incluya el análisis del impacto presupuestario, sobre el mercado y la competencia y sobre los grupos sociales de mayor vulnerabilidad y
- Análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.

La información sobre estos aspectos se indica en el **cuadro nº 27**:

Ayuntamiento	Análisis jurídico, Memoria económica y Análisis de impacto					
	Análisis jurídico naturaleza ZBE y derechos y obligaciones a implantar	Memoria económica impacto económico-presupuestario	Análisis consecuencia a sobre mercado	Análisis consecuencia grupos sociales vulnerables	Impacto social, de género y de discapacidad	Realización campañas publicidad
Provincia de Cádiz						
Chiclana la Frontera	x	✓	✓	✓	✓	✓
Jerez la Frontera	x	x	x	x	x	x

²⁵ Tal y como se establece en las directrices de creación de las ZBE de la DGT el acceso y circulación puede incorporar el pago de una tasa o peaje cuya cuantía puede variar en función de las condiciones técnicas del vehículo.

La Línea la Concepción	x	x	x	x	x	x
Provincia de Granada						
Granada	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Motril	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Huelva						
Huelva	x	x	x	x	x	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 27

- A35. Con respecto al plan de comunicación, participación y sensibilización previsto en el Anexo punto 13 del RD 1052/2022 (§ 70), la información se detalla en el **cuadro nº 28**:

Ayuntamiento	Plan de comunicación, participación, sensibilización				
	Aprobación Plan de comunicación, participación y sensibilización	Mecanismo seguimiento evaluación Plan	Realización consultas públicas	Actuaciones sensibilización	¿Se está ejecutando?
Provincia de Cádiz					
Chiclana la Frontera	✓	✓	✓	✓	✓
Jerez la Frontera	x	x	x	x	x
La Línea la Concepción	x	x	x	x	x
Provincia de Granada					
Granada	✓	✓	✓	✓	✓
Motril	✓	✓	✓	✓	x
Provincia de Huelva					
Huelva	✓	✓	✓	✓	x

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 28

7.4.2. Financiación de los proyectos de ZBE en tramitación y su instrumentación

- A36. Con respecto a la recepción de ayudas para implantar la ZBE, 11 de los 20 ayuntamientos han recibido algún tipo de subvención para su diseño, implantación o mantenimiento, tal y como se muestra en el **cuadro nº 29. (§ 72)**

Ayuntamiento	Recepción ayudas económicas	Importe ayuda
Provincia de Almería		
El Ejido	✓	6.268.405
Roquetas Mar	x	
Provincia de Cádiz		
Algeciras	x ²⁶	
Cádiz	✓	1.837.105

²⁶ Punto modificado por alegación presentada.

Ayuntamiento	Recepción ayudas económicas	Importe ayuda
Chiclana la Frontera	✓	1.205.267
Jerez la Frontera	✓	2.626.648
La Línea la Concepción	x	
El Puerto Santa María	x	
San Fernando	x	
Sanlúcar de Barrameda	x	
Provincia de Granada		
Granada	✓	2.987.847
Motril	✓	26.500
Provincia de Huelva		
Huelva	✓	6.472.663
Provincia de Jaén		
Jaén	x	
Provincia de Málaga		
Benalmádena	x	
Marbella	x	
Mijas	x	
Rincón la Victoria	x	
Vélez-Málaga	x	
Provincia de Sevilla		
Utrera	✓	3.851.751

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 29

- A37. Unos de los aspectos analizados en la fiscalización fueron los mecanismos empleados para las entidades locales para el establecimiento de las ZBE, distinguiendo entre realización interna, contratación externa, encargos a medios propios o convenios. Los resultados alcanzados se muestran en **cuadro nº 30 (§ 73)**

Ayuntamiento	Instrumentos					Convenio
	Contratación	Importe adjudicación (€)	De forma interna	Coste incurrido (€)	Encargo a medio propio	
Provincia de Almería						
El Ejido	✓	17.847				
Roquetas Mar		-	✓			
Provincia de Cádiz						
Algeciras ²⁷		-	✓			
Cádiz	✓	2.247.740				

²⁷ La entidad local ha procedido a la contratación de los servicios de consultoría y asistencia técnico-jurídica para la redacción del proyecto técnico de la ZBE estando prevista su finalización para finales del mes de junio de 2026.

Ayuntamiento	Instrumentos					Convenio
	Contratación	Importe adjudicación (€)	De forma interna	Coste incurrido (€)	Encargo a medio propio	
Chiclana la Frontera	✓	1.035.649	✓			
Jerez la Frontera	✓	4.026.702				
La Línea la Concepción		-				
El Puerto Santa María	✓	72.539				
San Fernando	✓	3.068.540	✓			
Sanlúcar de Barrameda		-	✓	3.607		
Provincia de Granada						
Granada	✓	3.591.369	✓			✓
Motril	✓	209.394	✓			
Provincia de Huelva						
Huelva	✓	633.560	✓			
Provincia de Jaén						
Jaén		-			✓	
Provincia de Málaga						
Benalmádena	✓	13.970				
Marbella			✓	3.334		
Mijas		39.164				
Rincón la Victoria	✓	18.029				
Vélez-Málaga	✓	36.058				
Provincia de Sevilla						
Utrera	✓	2.913.597				
Total	13	17.924.159	9	6.941	1	1

Fuente: Elaboración propia

Cuadro nº 30

Del cuadro anterior se desprende que la contratación externa ha sido el principal instrumento utilizado para la creación e implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), mientras que el uso de medios propios o convenios ha resultado residual o excepcional. El importe total adjudicado ascendió a 17.924.159 €, situándose el promedio en 943.377 €. Destacan las entidades de El Ejido, Cádiz, Jerez de la Frontera, San Fernando, Granada y Utrera, que adjudicaron contratos por importes superiores a la media.

- A38.** Debe señalarse que, de las 8 entidades que indicaron haber realizado actuaciones de carácter interno, únicamente los ayuntamientos de Marbella y Sanlúcar de Barrameda pudieron determinar el coste interno incurrido por la entidad local ascendiendo a 3.334 € y 3.607 €, respectivamente.

En este sentido, el motivo principal alegado por las entidades por la falta de cuantificación de los costes internos es la ausencia de mecanismos y procedimientos que garanticen un cálculo adecuado del coste efectivamente incurrido por la entidad local.

7.4.3. Evolución de las emisiones contaminantes

- A39. Se observa que, al margen de la implantación de ZBE, los ayuntamientos de El Ejido, Algeciras, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, San Fernando, Granada, Motril, Huelva, Jaén, Benalmádena, Marbella y Rincón de la Victoria están aplicando otro tipo de medidas de reducción de emisiones.
- A40. En el **cuadro nº 31** se detallan varios aspectos relacionados con las mediciones y evaluación de la calidad del aire.

Ayuntamiento	Estación de calidad de aire en el municipio	Propiedad de la estación	Medidores situados en zona proyecto ZBE	Superación de límites
Provincia de Almería				
El Ejido	✓	Ayuntamiento	No	No
Roquetas Mar	✓	CCAA	No	Se desconoce
Provincia de Cádiz				
Algeciras	✓	CCAA	No	No
Cádiz	✓	CCAA	No	No
Chiclana la Frontera	✓	Ayuntamiento	Sí	Sí
Jerez la Frontera	✓	CCAA	No	Se desconoce
La Línea la Concepción	x	x	n/a	Se desconoce
El Puerto Santa María	x	x	n/a	Se desconoce
San Fernando	✓	CCAA	No	Sí
Sanlúcar de Barrameda	x	x	n/a	Se desconoce
Provincia de Granada				
Granada	✓	CCAA	Sí	No
Motril	x ²⁸	Ayuntamiento, CCAA	Sí	Se desconoce
Provincia de Huelva				
Huelva	✓	CCAA	No	No
Provincia de Jaén				
Jaén	✓	Ayuntamiento, CCAA	Sí	No
Provincia de Málaga				
Benalmádena	x	x	n/a	Se desconoce
Marbella	✓	CCAA	No	Se desconoce
Mijas	x	x	n/a	Se desconoce
Rincón la Victoria	x	x	n/a	Se desconoce
Vélez-Málaga	x	x	n/a	Se desconoce
Provincia de Sevilla				
Utrera	✓	Ayuntamiento	No delimitada ZBE	Se desconoce
Fuente: Elaboración propia				Cuadro nº 31

²⁸ Punto modificado por alegación presentada. A 31 de marzo no tenían estación de calidad del aire en el municipio, pero sí disponen de estas estaciones a la fecha de finalización de este informe.

De la información analizada se pueden extraer las siguientes conclusiones con respecto a las emisiones de contaminantes cuyos valores límites están establecidos normativamente (óxido de azufre (SO₂); Dióxido de nitrógeno (NO₂); Monóxido de carbono (CO); Partículas (PM_{2,5} y PM₁₀); Plomo (PB); Benceno (C₆H₆)).

- En 7 municipios no existen puntos o estaciones de medición de calidad del aire, ni propias ni de la comunidad autónoma, por lo que, no disponen de datos para verificar si superan los valores límite establecidos.
- En 12 entidades sí existen estos puntos en el municipio, siendo, en la mayoría de los casos, propiedad de la comunidad autónoma.
- Los Ayuntamientos de Chiclana de la Frontera y San Fernando superaron algunos de los valores límites fijados por la normativa que resulta de aplicación.
- Los ayuntamientos de Roquetas de Mar, Jerez de la Frontera, Marbella y Utrera desconocen si superan los valores límites de emisión, siendo las estaciones de medición de Utrera de propiedad municipal.
- De las 12 entidades que tienen puntos medidores, únicamente 3 ayuntamientos (Chiclana de la Frontera, Granada y Jaén) tienen los equipos situados en el ámbito territorial de la ZBE, lo que permite evaluar de forma directa el impacto en el medio ambiente derivado del establecimiento de estas zonas.

8. ANEXOS

8.1. Esquema del formulario remitido

Esquema general	ZBE establecida		ZBE no establecida	
	Municipio con ZBE en funcionamiento	Municipio con ZBE no funcionamiento	Municipio sin ZBE con proyecto aprobado inicialmente que ha llegado a fase de información pública	Municipios sin ZBE sin haber aprobado inicialmente el proyecto
F1 - Información general				
S1 Información sobre las zonas de bajas emisiones.	X	X	X	X
S2 Entidades sin zona de bajas emisiones vigente a 31 de marzo de 2025.			X	X
S3 Mecanismos empleados para el establecimiento de la ZBE: contrataciones y otros medios.	X	X	X	X
S4 Subvenciones recibidas para diseño e implantación de ZBE vigentes a 31 de marzo de 2025.	X	X		
S5 Mediciones y evaluación de la calidad del aire.		X	X	X
F2 - Establecimiento ZBE				
S1 Actuaciones previas.	X	X	X	
S2 Normativa municipal reguladora.	X	X		
S3 Delimitación de la ZBE.	X	X		
S4 Normativa municipal reguladora y delimitación de la ZBE. Entidades sin ZBE.			X	
S5 Objetivos establecidos y medidas para su consecución.	X	X	X	
S6 Procedimiento para llevar a cabo un seguimiento.	X	X	X	
S7 Restricciones.	X	X	X	
S8 Análisis jurídico, memoria económica y análisis de impacto.	X	X	X	
S9 Plan de comunicación, participación, sensibilización.	X	X	X	
S10 Comunicaciones del establecimiento de la ZBE.	X	X		
F3 -ZBE en funcionamiento				
S1 Fecha de entrada en funcionamiento y señalización de la ZBE.	X			
S2 Sistemas de monitorización y seguimiento.	X			
S3 Evaluación de resultados.	X			
S4 Sanciones.	X			

8.2. Puesta en funcionamiento

Contenido proyecto															
Ayuntamiento	Proyecto incluye restricciones	Tipo	Restricción en función distintivos ambientales	Restricción en función pago tasa	Reducción plazas aparcamiento	Restricción en función potencial contaminante	Evaluación proporcionalidad prohibiciones acceso	Existen alternativas a restricciones	Reparto mercancías	Excepciones a las restricciones o prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento	Excepciones temporales	Controles acceso a ZBE	Controles verificación restricciones	Controles estacionamiento	
Provincia de Almería															
Almería	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Provincia de Córdoba															
Córdoba	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x	x	
Provincia de Jaén															
Linares	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Provincia de Málaga															
Estepona	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x	
Fuengirola	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Málaga	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x	
Torremolinos	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Provincia de Sevilla															



Alcalá de Guadaira	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dos Hermanas	✓	De acceso, circulación y estacionamiento	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

00341048



8.3. Fecha de entrada en funcionamiento y señalización

Ayuntamiento	Fecha de entrada en funcionamiento y señalización de la ZBE								Tipo información suministrada
	Entrada en Funcionamiento	Implantación gradual	Periodo transitorio	Duración período transitorio (meses)	Estudios de opinión con la ciudadanía, agentes económicos y otros	Medidas de regresión ZBE	ZBE señalizada	Utilización señal regulada en Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico de 2 de junio de 2021	
Provincia de Almería									
Almería	31/12/2023	✓	✓	12	x	x	✓	✓	Restricciones de acceso, información de horarios, vehículos permitidos.
Provincia de Córdoba									
Córdoba	18/02/2023	x	x	x	x	x	x	x	O
Provincia de Jaén									
Linares	27/12/2024	✓	x	x	x	x	✓	✓	Restricciones de acceso, información de horarios, vehículos permitidos.
Provincia de Málaga									
Málaga	30/11/2024	✓	✓	24	x	x	✓	✓	Restricciones de acceso, vehículos permitidos.
Torremolinos	31/12/2024	x	✓	1,5	x	x	✓	✓	Restricciones de acceso, vehículos permitidos.
Provincia de Sevilla									
Alcalá de Guadaira	19/12/2024	✓	✓	x	x	x	✓	x	Restricciones de acceso, información de horarios, vehículos permitidos, posibles sanciones.
Sevilla	01/01/2023	✓	✓	3	x	x	✓	✓	Restricciones de acceso, información de horarios, vehículos permitidos, posibles sanciones.

8.4. ZBE en funcionamiento: evaluación de resultados

Ayuntamiento	Evaluación de resultados							
	Emisión informe sobre cumplimiento objetivos	Dispone de información sobre mediciones relativas a contaminantes	Superación valores límites Periodo 2021-2024	Medidas han contribuido a mitigar cambio climático	Reducción GEI	Definición objetivos cuantificables cambio modal hacia transporte sostenible	Mejora infraestructura movilidad peatones	Construcción o ampliación carriles bici
Provincia de Almería								
Almería	x	x	No	✓	x	✓	✓	✓
Provincia de Córdoba								
Córdoba	x	✓	Sí	✓	x	✓	✓	✓
Provincia de Jaén								
Linares	x	x	No lo sé	✓	x	✓	✓	x
Provincia de Málaga								
Málaga	x	✓	No lo sé ²⁹	✓	x	✓	✓	✓
Torremolinos	x	x	No lo sé	✓	x	✓	✓	x
Provincia de Sevilla								
Alcalá de Guadaira	x	x	No lo sé	x	x	x	x	x
Sevilla	x	x	No lo sé	s/d	s/d	x	s/d	s/d

²⁹ La red de vigilancia de la calidad del aire vinculada a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), integrada por ocho estaciones de referencia, inició su operación en enero de 2024. Se supera el valor límite diario y anual del contaminante PM10 en el año 2024. No se superan los valores límites para el resto de los contaminantes (Dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, PM2,5, plomo y benceno). Se desconoce los datos relativos correspondientes a los ejercicios 2021-2023 si bien no se han superado en las estaciones de la Red de Vigilancia de Calidad del Aire de la Junta de Andalucía ubicadas en otros puntos del municipio.



Ayuntamiento	Concesión incentivos económicos transportes públicos	Construcción aparcamientos disuasorios	Definición objetivos cuantificables calidad acústica	Definición objetivos cuantificables promoción eficiencia energética	Fomento uso transporte público	Recepción incentivos fiscales compra vehículos eléctricos	Incremento usuarios transporte público	Aumento compra vehículos eléctricos	Incremento uso carril bici
Provincia de Almería									
Almería	✓	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	x
Provincia de Córdoba									
Córdoba	x	✓	x	x	x	x	x	x	x
Provincia de Jaén									
Linares	x	En proceso	✓	✓	✓	x	x	✓	x
Provincia de Málaga									
Málaga	✓	En proceso	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓
Torremolinos	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x
Provincia de Sevilla									
Alcalá de Guadaira	✓	En proceso	✓	✓	✓	✓	x	x	x
Sevilla	✓	x	x	x	✓	x	x	x	s/d



8.5. Contenido proyecto técnico entidades sin ZBE en funcionamiento

Ayuntamiento	Contenido proyecto						
	Proyecto incluye restricciones	Tipo	Restricción en función distintivos ambientales	Restricción en función pago tasa	Reducción plazas aparcamiento	Restricción en función potencial contaminante	Evaluación proporcionalidad prohibiciones acceso
Provincia de Cádiz							
Chiclana la Frontera	✓	De acceso y circulación.	✓	x	x	x	✓
Jerez la Frontera	✓	De acceso.	x	x	x	x	x
La Línea la Concepción	✓	De acceso y circulación.	✓	x	x	x	x
Provincia de Granada							
Granada	✓	De acceso, circulación y estacionamiento.	✓	x	x	✓	✓
Motril	✓	De acceso, circulación y estacionamiento.	✓	✓	x	x	✓
Provincia de Huelva							
Huelva	✓	De acceso, circulación y estacionamiento.	✓	x	x	x	x
Ayuntamiento	Contenido proyecto						
	Existen alternativas a restricciones	Reparto mercancías	Excepciones a las restricciones o prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento	Excepciones temporales	Establecidos controles de acceso en la ZBE	Controles verificar restricciones	Controles estacionamiento
Provincia de Cádiz							
Chiclana la Frontera	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Jerez la Frontera	✓	✓	✓	✓	✓	x	x
La Línea la Concepción	x	x	✓	✓	✓	x	x
Provincia de Granada							
Granada	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Motril	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Provincia de Huelva							
Huelva	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓



9. ALEGACIONES PRESENTADAS Y TRATAMIENTO DE LAS MISMAS EN LOS SUPUESTOS QUE NO HAYAN SIDO ADMITIDAS O SE ADMITAN PARCIALMENTE

CUADRO ESTADÍSTICO DE ALEGACIONES

ALEGA- CIONES	Ayuntamiento	Admitida	Parcialmente admitida	NO ADMITIDAS				TOTAL
				Justificación	Evidencia, falta documentación, no consideración como alegación, etc.	Aceptación del hecho / Adopción de medidas	Total	
Aleg. nº 1	Algeciras					X	X	X
Aleg. nº2	Algeciras	X						X
Aleg. nº3	Algeciras		X					X
Aleg. nº4	Cádiz		X					X
Aleg. nº 5	Córdoba		X					X
Aleg. nº 6	Córdoba				X		X	X
Aleg. nº 7	Córdoba				X		X	X
Aleg. nº 8	Córdoba	X						X
Aleg. nº 9	Córdoba				X		X	X
Aleg. nº 10	Córdoba			X			X	X
Aleg. nº 11	Córdoba		X					X
Aleg. nº 12	Huelva					X	X	X
Aleg. nº 13	Jerez de la Frontera		X					X
Aleg. nº 14	La Línea de la Concepción		X					X
Aleg. nº 15	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 16	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 17	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 18	La Línea de la Concepción		X					X
Aleg. nº 19	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 20	La Línea de la Concepción					X	X	X
Aleg. nº 21	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 22	La Línea de la Concepción					X	X	X
Aleg. nº 23	La Línea de la Concepción			X			X	X
Aleg. nº 24	Linares			X			X	X
Aleg. nº 25	Linares		X					X
Aleg. nº 26	Linares					X	X	X
Aleg. nº 27	Linares					X	X	X
Aleg. nº 28	Linares					X	X	X
Aleg. nº 29	Linares			X			X	X
Aleg. nº 30	Linares			X			X	X
Aleg. nº 31	Linares			X			X	X

00341048

ALEGA- CIONES	Ayuntamiento	Admitida	Parcialmente admitida	NO ADMITIDAS				TOTAL
				Justificación	Evidencia, falta documentación, no consideración como alegación, etc.	Aceptación del hecho / Adopción de medidas	Total	
Aleg. nº 32	Linares			X			X	X
Aleg. nº 33	Linares			X			X	X
Aleg. nº 34	Linares			X			X	X
Aleg. nº 35	Linares			X			X	X
Aleg. nº 36	Linares			X			X	X
Aleg. nº 37	Linares			X			X	X
Aleg. nº 38	Linares			X			X	X
Aleg. nº 39	Linares					X	X	X
Aleg. nº 40	Linares					X	X	X
Aleg. nº 41	Málaga	X						X
Aleg. nº 42	Málaga					X	X	X
Aleg. nº 43	Málaga					X	X	X
Aleg. nº 44	Málaga		X					X
Aleg. nº 45	Málaga					X	X	X
Aleg. nº 46	Málaga			X			X	X
Aleg. nº 47	Málaga					X	X	X
Aleg. nº 48	Marbella					X	X	X
Aleg. nº 49	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 50	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 51	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 52	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 53	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 54	Mijas					X	X	X
Aleg. nº 55	Motril		X					X
Aleg. nº 56	Motril					X	X	X
Aleg. nº 57	Motril			X			X	X
Aleg. nº 58	Motril					X	X	X
Aleg. nº 59	Motril	X						X
Aleg. nº 60	San Fernando		X					X
Aleg. nº 61	San Fernando					X	X	X
Aleg. nº 62	Sanlúcar de Barrameda		X					X
Aleg. nº 63	Sevilla		X					X
Aleg. nº 64	Utrera					X	X	X
Total		4	13	20	3	24	47	64

00341048

Los Ayuntamientos de Alcalá de Guadaíra, Almería, Benalmádena, Chiclana de la Frontera, Dos Hermanas, El Ejido, Estepona, Fuengirola, Granada, Jaén, El Puerto de Santa María, Rincón de la Victoria, Roquetas de Mar, Torremolinos y Vélez Málaga no han presentado alegaciones al informe provisional.

AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS**ALEGACION Nº 1 AL PUNTO 54. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**

Al respecto, decir que a fecha de emisión del presente informe, el Ayuntamiento de Algeciras esta en fase de desarrollo del contrato de "SERVICIOS DE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICO-JURÍDICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO TÉCNICO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES CENTRO (ZBE - CENTRO) EN ALGECIRAS Y SU INCORPORACIÓN AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y UNIFICACIÓN DE NORMATIVA MUNICIPAL EN LA MATERIA" cuya finalización esta prevista para finales del mes de junio del año 2.026.

Una vez finalizado y aprobado por el Ayuntamiento de Algeciras el Proyecto Técnico de la ZBE, se procederá a su licitación, adjudicación, ejecución y posterior implantación en los términos que se establezcan en la Ordenanza aprobada al efecto.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Se limita a actualizar la información sobre el establecimiento de la ZBE a fecha de las alegaciones.

ALEGACION Nº 2 A LOS PUNTOS 72 Y A36. ALEGACIÓN ADMITIDA**ALEGACION Nº 3 AL PUNTO A37. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA**

A fecha de cumplimentación del formulario remitido por la Cámara de Cuentas y que fue presentado por el Ayuntamiento de Algeciras con fecha 02/06/2.025, se estaba procediendo por parte del Ayuntamiento de Algeciras a la redacción interna del proyecto de la ZBE incluyendo la apertura a fecha 20/04/23 un proceso participativo para el diseño de la misma, motivado por la complejidad de los trabajos y la insuficiencia de medios, por parte del Ayuntamiento de Algeciras se ha procedido a la contratación de lo SERVICIOS DE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICO-JURÍDICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO TÉCNICO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES CENTRO (ZBE – CENTRO) EN ALGECIRAS Y SU INCORPORACIÓN AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y UNIFICACIÓN DE NORMATIVA MUNICIPAL EN LA MATERIA". Estos trabajos están adjudicados y en desarrollo en la actualidad, estando prevista su finalización para finales del mes de junio del año 2.026. El importe de estos trabajos asciende a la cantidad de 38.970,45 €.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Se limita a actualizar la información sobre los instrumentos empleados para el establecimiento de la ZBE. No obstante, se admite parcialmente con objeto de reflejar dicha información.

AYUNTAMIENTO DE CÁDIZ**ALEGACION Nº 4 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA**

1. Desde el último informe que se envió a la Cámara de Cuentas de Andalucía, el Excmo. Ayuntamiento de Cádiz ha seguido adelante con la tramitación administrativa y técnica necesaria para llevar a cabo la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en la Ciudad de Cádiz tal y como se detalla en los siguientes puntos.

2. Para adaptar el expediente de contratación relativo a la implantación de la ZBE al contenido mínimo exigido por el Real Decreto 1052/2022 de 27 de diciembre para dicha Zona de Bajas Emisiones, se licitó el 10 de abril de 2025 un contrato de consultoría técnica externa para que llevase a cabo la redacción del Proyecto Técnico de ZBE adaptado a la nueva norma pues el expediente del contrato de ZBE era anterior a dicho Real Decreto. Dicho contrato se adjudicó el 17 de Junio de 2025 a la empresa "Desarrollo Organización y Movilidad S.A." (DOYMO). El contrato se formalizó el 26 de junio de 2026. La tramitación administrativa de dicha licitación de consultoría externa así como el tiempo necesario de ejecución del Proyecto Técnico también afectó a los plazos previstos inicialmente para implantar la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz.

3. El Excmo. Pleno del Ayuntamiento de Cádiz, en sesión extraordinaria celebrada el 31 de octubre de 2025 punto 8º, acordó aprobar de manera inicial la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz y abrir un período de alegaciones durante un plazo de treinta días hábiles a contar desde el siguiente al de la publicación del texto en Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz. El anuncio fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 213 de 7 de noviembre de 2025.

Del mismo modo se publicó el texto íntegro del acuerdo en el Tablón de Edictos electrónico del Ayuntamiento (del 7/11/2025 al 22/12/2025 ambos inclusive) y web municipal, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 1/2014 de 24 de junio de Transparencia Pública de Andalucía. El plazo para presentación de alegaciones terminó el 22 de diciembre de 2025.

4. Una vez finalizado dicho período y resueltas las alegaciones presentadas al texto inicial de la Ordenanza, el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria celebrada el 30 de diciembre de 2025 acordó aprobar con carácter definitivo la redacción final del texto de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz que incorpora las modificaciones realizadas como consecuencia de las alegaciones estimadas. Se acuerda también publicar el texto íntegro de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz en el Boletín Oficial de la Provincia, en el portal web del Ayuntamiento y en el tablón de anuncios, a los efectos de su entrada en vigor a tenor de lo previsto en el artículo 70.2 LRRL.

5. El texto de la Ordenanza (se adjunta) establece principalmente:

- La delimitación territorial de la Zona de Bajas Emisiones (incluyendo las áreas del Centro Histórico y Paseo Marítimo).
- Los criterios y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, en función de su clasificación ambiental conforme al sistema de distintivos de la Dirección General de Tráfico (DGT).
- La implantación de un sistema informatizado de control de accesos, que permitirá la gestión de autorizaciones (para aquellos casos en que sea necesario), el control de infracciones y la tramitación

00341048

de procedimientos sancionadores en caso de incumplimiento así como la realización de gestiones telemáticas por parte de la ciudadanía.

La Ordenanza aprobada incorpora los siguientes Anexos:

- Anexo I: Delimitación y características de las zonas de Bajas Emisiones.*
- Anexo II: Regulación sobre acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en las ZBE.*
- Anexo III: Proyecto Técnico de implantación de la ZBE.*

6. Por otro lado, para dar mayor cobertura legal a la Ordenanza Municipal reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz, se hizo necesaria la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Cádiz (documento inicial aprobado el 25 nov de 2013) y adaptar su texto para que recogiese la implantación de una ZBE en la ciudad. Dicha aprobación inicial de la modificación del texto original del PMUS se llevó a cabo en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Cádiz celebrada el 31 de Octubre de 2025.

Del mismo modo se aprobó abrir un período de información pública durante un plazo de veinte días hábiles a contar desde el siguiente al de la publicación del texto en Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz para presentar posibles alegaciones o sugerencias.

El anuncio fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 213 de 7 de noviembre de 2025. Del mismo modo se publicó el texto íntegro del acuerdo en el Tablón de Edictos electrónico del Ayuntamiento (del 7/11/2025 al 9/12/2025 ambos inclusive) y web municipal, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 1/2014 de 24 de junio de Transparencia Pública de Andalucía.

El plazo de presentación de alegaciones terminó el 5 de diciembre de 2025 no presentándose alegaciones al texto de la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Cádiz para su adecuación a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones.

La aprobación definitiva de la modificación del texto del PMUS se llevó a cabo por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión extraordinaria de fecha 30 de diciembre de 2025.

7. El 21 de enero de 2026 se dio traslado del acuerdo de aprobación del texto definitivo de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de la Ciudad de Cádiz a la Administración Autonómica y a la Administración Estatal al objeto de que, de considerar que el referido acuerdo infringe el ordenamiento jurídico pudiese requerir, invocando expresamente el artículo 65.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, su anulación ante el Ayuntamiento de Cádiz en el plazo de quince días hábiles a partir de su recepción.

8. Habiendo transcurrido el plazo anteriormente indicado sin tener requerimiento de anulación por parte de dichas administraciones, el texto definitivo se va a enviar en breve al Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz para su publicación.

9. Una vez instalada la infraestructura de cámaras de control de accesos, la señalización vertical correspondiente prevista se va a instalar en fechas próximas estando actualmente en proceso de fabricación.

10. Se informa también que el Proyecto Técnico de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Cádiz (se adjunta) cumple con los requisitos de contenido mínimo requerido por la norma tal y como se exigía en la licitación del contrato de consultoría técnica para su elaboración. Además dicho Proyecto Técnico

contempla la naturaleza y evaluación de la contaminación, los indicadores de calidad del aire y ruido así como posibles medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático así como un posible calendario de implantación (2026- 2035).

Dicho Proyecto Técnico, entre otros aspectos, también incluye un análisis jurídico, los posibles impactos de carácter social, de género y discapacidad generados por la puesta en marcha de la ZBE así como una memoria económica entre la que se encuentra una cuantificación global del coste de implantación y mantenimiento de la ZBE.

11. Para el seguimiento y evolución de la ZBE se dispondrá de una red de sensorización medioambiental para realizar una línea base que sirva de elemento de comparación a lo largo del tiempo y monitorice la calidad del aire de la ciudad. Así se contará 4 estaciones de calidad del aire de nivel 2 y 8 nanosensores medioambientales.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local actualiza la información sobre la situación del establecimiento de la ZBE sin contradecir la conclusión expuesta en el informe. A 31 de marzo de 2025, la entidad local, no tenía establecida su ZBE. No obstante, se admite parcialmente la alegación al haberse aprobado la ordenanza reguladora de la ZBE el 30 de diciembre de 2025 y publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia el 26 de mayo de 2026.

AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA

ALEGACION Nº 5 AL PUNTO 24. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

PRIMERA.- De la aprobación de la ZBE en Córdoba.

Como ha podido comprobar el propio organismo al que nos dirigimos, la ZBE, el recorrido de gestación normativa de la Ordenanza de “Circulación, seguridad vial, y movilidad sostenible de Córdoba”, transcurrió en unos tiempos más que razonables para cumplir con la exigencia de establecimiento de dicho mecanismo en la ciudad. De hecho, la aprobación provisional de esa ordenanza se dio en Pleno de 13 de octubre de 2022. La publicación se realiza en el BOP de 17 de febrero de 2023.

En esa ordenanza, se parte por delimitar la zona, hablando en presente, desde la entrada en vigor de la norma, haciéndola coincidir con la ya consolidada Área de Circulación Restringida (en adelante, ACIRE), tal y como se determina en los artículos 136 y ss, y Anexos I y II.

“Artículo 138. Ámbito de aplicación.

1. El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las zonas de bajas emisiones dentro del territorio del municipio con la delimitación establecida en el Anexo I.”

Luego, se definen las bases para la implantación efectiva de la ZBE en la ciudad, hablando siempre en futuro, cosa que se ha ido ejecutando y produciendo según lo previsto en la propia ordenanza.

“Artículo 140. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.

La zona de bajas emisiones que se establece en esta Ordenanza será la determinada en el Anexo I de esta Ordenanza. La instalación e implantación de la ZBE, debe estar integrada y sercoherente con los instrumentos municipales de planificación urbana estratégica y normativa, de calidad del aire y de acción contra el ruido, así como las medidas adoptadas por el PMUS.

Artículo 141. Señalización de la zona.

1. Las zonas de bajas emisiones dentro del municipio estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización a dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).

2. La señalización de tráfico debe indicar que se prohíbe la entrada a vehículos de motor contaminantes, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal o en un panel complementario rectangular colocado debajo de la señal que podrá indicar otros vehículos exceptuados de la prohibición de circular con carácter general o en determinados días de la semana u horas del día.

3. La señalización también indicará si las ZBE a la que se accede tiene carácter permanente o solo tiene restricciones en días y horas establecidas.” ...

“Artículo 144. Sistema de control y Protección de datos.

1. El control de acceso a las zonas de bajas emisiones dentro del municipio se realizará mediante un sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal. Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.

2. La instalación y uso de cámaras, videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad municipal encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en la normativa de protección de datos. La autoridad municipal deberá adoptar una resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos y móviles de captación y reproducción, previstos para el control de las zonas de bajas emisiones.”

Es comprensible que pasar de un modelo a otro no es nada sencillo. El hecho de la preexistencia de las zonas ACIRE en Córdoba facilita la gestión y transición a la ZBE, pero conlleva una cuestión logística que, tratándose de una Administración, es irremediamente extendido en el tiempo. Aún así, como ahora se explicará, se ha conseguido llevar a cabo en un modo más que aceptable.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe provisional. Se limita a señalar las fechas de aprobación inicial y de publicación en el BOP de la ordenanza de circulación, seguridad vial y movilidad sostenible de Córdoba. Por otro lado, expone aspectos de la ordenanza relativos al ámbito de aplicación, implantación, señalización y sistemas de control. No obstante, se admite parcialmente para reflejar las fechas referidas en la alegación.

ALEGACION Nº 6 AL PUNTO 24. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**SEGUNDA.- De la existencia de un estudio previo a la implantación.**

En diciembre de 2023, la consultora DOYMO nos facilita la versión definitiva del PROYECTO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE CÓRDOBA ADAPTADO AL PROYECTO DE REAL DECRETO 1052/2022 POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES (Documento con CSV: uVOFmgu3gpGCfzAxyu5976Ya2TLHu5 que puede consultarse a través del enlace <https://www.cordoba.es/sede/servicios/verificaciondocumentos>).

Es fundamental la lectura y consideración del mismo para poder tener conciencia de la realidad de todo el proceso de la ZBE en el término de Córdoba. En él, se da respuesta a la mayoría de las observaciones referidas por la Cámara de Cuentas de Andalucía en su informe provisional, por lo que decaerán (decaerán) todas ellas.

En la introducción de ese documento, ya se dice lo siguiente:

El Proyecto de Zona de Bajas Emisiones que aquí se expone incluye el contenido exigido en el anexo 1 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Para la redacción del documento también se han tenido en cuenta los siguientes documentos:

- “Recomendaciones para proyectos de Zonas de Bajas Emisiones en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano”
 - “Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) del MITECO”. 2021”
- El proyecto se detiene en aspectos como el análisis de los niveles de calidad del aire previos y apunte de objetivos a alcanzar, la coherencia con los instrumentos ya existentes, el parque de vehículos o, incluso, el camino ya andado con la consolidación de las ACIRE.

A este respecto, nos gustaría destacar alguna mención en particular:

“Como se ha comentado anteriormente, el municipio de Córdoba dispone actualmente de una zonificación llamada ACIRE que limita la circulación a residentes y algunos autorizados en ciertas zonas muy concurridas del centro, conllevando que solo el 7,5% del total de vehículos matriculados en Córdoba puedan circular por estas. Con ello, se puede concluir que antes de la ZBE, Córdoba ya disponía de una zona prácticamente cero emisiones, que, en concepto y resultados ambientales, es mucho más ambiciosa que una zona de bajas emisiones.”

La adaptación de lo existente a la ZBE puede suponer un debilitamiento de lo ya conseguido en el municipio, por lo que se optó por hacer convivir ambos dos, ACIRE y ZBE. Ahora bien, es fundamental comprender que, sin este documento soporte, es imposible proceder a una implantación efectiva de la ZBE en Córdoba. Con eso, teniendo en cuenta que se ha hecho apoyándonos en las dos empresas adjudicatarias de los contratos de control de tráfico y señalización, todo ello debió acomodarse a los calendarios ya previstos para no interferir en el día a día de la Delegación.

Así las cosas, se diseñó la implantación con el proyecto que ya se ha dicho, se dio una orientación económica en el mismo, y se dio encaje en los planeamientos de trabajo ya establecidos, para no perjudicar a la gestión de la movilidad ordinaria de una ciudad de tamaño medio como es Córdoba.

Todo ello, con la tranquilidad de que hacerlo sobre los cimientos de las zonas ACIRE, ya más que consolidadas, permitía pensar en una transición mucho más fácil que la experimentada en otras ciudades. Tanto es así que ni se ha impugnado la ZBE de Córdoba (frente a las 14 sentencias que ya hay anulando las de otras ciudades), ni se ha generado la más mínima alteración a nivel social por el establecimiento de la nueva figura en la ciudad.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local alega que en diciembre de 2023 una consultora le proporcionó la versión definitiva del Proyecto para la implantación de la ZBE adaptado al RD 1052/2022. Dicha alegación no puede ser atendida, por las razones que a continuación se exponen.

No se aporta documentación acreditativa que permita concluir que el proyecto ha sido formalmente aprobado y adoptado en el ámbito de la entidad local. La existencia de un proyecto elaborado por una consultora externa no acredita por sí solo el cumplimiento del contenido mínimo exigido por el RD 1052/2022. Tampoco consta que dicho proyecto se haya sometido al trámite de información pública establecido en el artículo 11 del citado RD.

En consecuencia, la documentación aportada resulta insuficiente para concluir que ha 31 de marzo de 2025 la entidad local contara con la aprobación del proyecto técnico de implantación de la ZBE.

Ha de ponerse de manifiesto que el citado proyecto no fue aportado por la entidad local durante la fase de trabajos de campo ni tampoco fue aportado durante el trámite de prealegaciones, en el que la entidad dispuso de un plazo específico para formular cuantas observaciones y aportar cuantos documentos estimara pertinentes

ALEGACION Nº 7 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

TERCERA.- De la evaluación de niveles contaminantes antes del establecimiento de la ZBE y de su impacto sobre el medio ambiente.

A este punto es importante resaltar un aspecto: antes de la ZBE, sólo existían cuatro puntos de medición de calidad del aire en el término de Córdoba. Todos ellos, además, situados fuera de la zona ACIRE/ZBE. En la actualidad, se han instalado hasta siete puntos más, en el perímetro y dentro de la zona en cuestión, con lo que se cuenta con mayor información que la había en 2023.

No tiene sentido alguno proponerse medidas a largo plazo sin tener un diagnóstico cierto de cómo es la calidad del aire en la ciudad y cómo se comporta ante cualquier tiempo de acción que se quiera llevar a cabo. Por supuesto, existe un seguimiento de los objetivos, al contrario de lo que se afirma en el informe provisional. Además, con mayor fidelidad en los datos de lo que se podía alcanzar antes de la ZBE.

En cualquier caso, nos remitimos a los apartados 4, 5 y 6 del DOCUMENTO UNO (CSV:uVOFmgu3gpGCfzAxyu5976Ya2TLHu5), para más detalle del cumplimiento de este extremo, que se echaba en falta por el informe provisional de fiscalización.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

El Ayuntamiento señala que sí evaluó de forma previa los contaminantes de forma previa al ZBE haciendo referencia a los apartados del proyecto donde se informa sobre dicha evaluación.

No obstante, tal y como se comenta en la alegación anterior, no se aporta la documentación acreditativa que permita concluir que el proyecto ha sido formalmente aprobado y adoptado por la entidad local.

ALEGACION Nº 8 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN ADMITIDA

ALEGACION Nº 9 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

QUINTA.- De la caracterización del parque de vehículos y de la restricción en función de distintivo medioambiental.

Nos remitimos al apartado 2.6 del Proyecto de ZBE (DOCUMENTO UNO con CSV: uVOFmgu3gpGCfzAxyu5976Ya2TLHu5), donde se recogía la realidad que constaba a la fecha de redacción del mismo. Obviamente, se han experimentado los cambios propios del comportamiento del mercado del automóvil, donde el híbrido enchufable ha crecido en presencia y cuota, gracias al crecimiento también de la red de carga de vehículos. A esto, decir también que se adjudicó en 2025 la instalación de 100 puntos de carga en vía pública, y que está actualmente en desarrollo por las dos adjudicatarias de los tres lotes.

Otro detalle a considerar, es que más del 70% del parque móvil de taxis de la ciudad, son etiqueta medioambiental ECO o 0, gracias a la incentivación que supuso la convocatoria de ayudas desde 2023 por parte del Ayuntamiento. En esa misma línea, la empresa pública de transportes AUCORSA, ha incorporado 20 vehículos híbridos de GNC a su flota, renovando y liquidando unidades diésel, habiendo superado ya la mitad de flota de bajas emisiones y habiendo adjudicado la compra de 11 vehículos más en el Consejo de Administración del pasado mes de marzo.

El cambio de cámaras de control de accesos a ACIRE se llevó a cabo, precisamente, para poder realizar el filtro de vehículos por su distintivo medioambiental y poder utilizar las imágenes en procedimientos sancionadores específicos por incumplimiento de ZBE. Las cámaras actuales, cruzan datos de DGT para segregar los autorizados (ECO y 0) del resto.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local justifica la caracterización del parque de vehículos que se realiza en el proyecto técnico.

No obstante, no se aporta la documentación acreditativa que permita concluir que el proyecto ha sido formalmente aprobado y adoptado por la entidad local.

ALEGACION Nº 10 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SEXTA.- De la existencia de un acuerdo institucional por la calidad del aire.

Es algo que abarca mucho más. De hecho, el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Córdoba aprobó en noviembre de 2020 la moción n.º 304/20 sobre el "Plan Municipal contra el Cambio Climático en la ciudad de Córdoba" (en adelante PMCC). Además de la elaboración del plan municipal contra el cambio climático y con objeto de integrarlos en éste, esta misma moción acordaba retomar la ejecución de los acuerdos de la moción conjunta sobre "Emergencia Climática en Córdoba" (acuerdo de Pleno de sesión de noviembre de 2019 n.º 264/19). El "Proyecto de PLAN MUNICIPAL CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO DE CÓRDOBA" fue aprobado definitivamente por el Pleno Municipal, tras emisión del dictamen preceptivo de la Comisión plenaria competente, mediante el acuerdo n.º 373/2023 en sesión ordinaria de 16 de noviembre de 2023, publicado en BOP de Córdoba nº 229 de 01/12/2023. Se accede a dicho Plan por el enlace siguiente:

https://www.cordoba.es/servicios/medio-ambiente/temas/cambio-climatico/plan-municipalcontra-cambio-climatico/documentos_aprobados#toc-resumen-ejecutivo-del-plan-pmcc-co-2022-2030

o bien mediante el CSV: uVOFmwF7fMnrsZTxUh7jXz9PhvCnQJ que puede consultarse a través del enlace <https://www.cordoba.es/sede/servicios/verificacion-documentos>.

Obviamente, no pudo contemplarse referencia alguna en el Proyecto de ZBE, porque su elaboración era contemporánea.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Con respecto a la existencia de un acuerdo institucional de calidad de aire, la entidad local alega que dispone de un Plan Municipal de Cambio Climático (PMCC) que fue aprobado con fecha 16 de noviembre de 2023 aprobó.

No obstante, el PMCC es un instrumento de planificación estratégica que abarca medidas de mitigación y adaptación frente al cambio climático en su conjunto y que se aprueba unilateralmente por la propia entidad local en ejercicio de sus competencias de planificación ambiental. Un acuerdo institucional de calidad del aire, en cambio, tiene un objeto más concreto y delimitado, y se sustenta en un compromiso entre distintas administraciones cuya existencia no queda acreditada en la documentación aportada.

ALEGACION Nº 11 AL PUNTO A9. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA**SÉPTIMA.- De las características de la ZBE delimitada y el análisis socioeconómico.**

Partimos de un matiz importante, más que discrepancia, en cuanto a la extensión de la ZBE en Córdoba. Se habla en el informe provisional de 2 km² (2,46, en realidad) pero no se tiene en cuenta alguna circunstancia relevante. Se corresponde con la extensión del Casco Histórico protegido por la UNESCO, como Patrimonio de la Humanidad, siendo el segundo más grande de Europa de esa categoría, tras el de Praga.

No se tiene en cuenta la relación de esa superficie respecto del total de kilómetros cuadrados de suelo verde con que cuenta la ciudad por cada habitante. En ese sentido, Córdoba tiene una población similar en tamaño a la de Bilbao, pero nada que ver en cuanto a extensión, ya que Bilbao tiene 41 km² frente

a los 1.254 km² de Córdoba, por lo que la dispersión poblacional debe de ser tenida en cuenta. Además, Córdoba tiene más de 5,13 km² de zonas verdes públicas urbanas, cifra que supera los 10 km² si se incluyen espacios periurbanos como Los Villares. Esto equivale a una ratio superior a 15 m² por habitante, situándose la primera de Andalucía en esas condiciones y entre las primeras de España.

A más, en el proyecto de ZBE (CSV: uVOFmgu3gpGCfzAxyu5976Ya2TLHu5), se dedica un capítulo entero a un extenso análisis de todos los aspectos que se han tenido en cuenta en el proceso de delimitación e implementación de la zona especial en la ciudad, por supuesto, incluyendo el estudio socioeconómico correspondiente.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local formula una serie de consideraciones en relación con la extensión de la ZBE delimitada y el análisis socioeconómico practicado.

En cuanto a la extensión de la ZBE, las manifestaciones de la entidad se limitan a aportar matizaciones sobre las particularidades del municipio y a precisar que la superficie de la ZBE asciende a 2,46 km². En consecuencia, se corrige la cifra recogida en el cuadro n.º 26 del informe provisional (2km²) quedando fijada en 2,46 km².

En cuanto al análisis socioeconómico, la entidad se limita a indicar que el proyecto de ZBE dedica un capítulo específico a dicha cuestión, sin desarrollar argumento alguno que contradiga o refute el contenido del informe provisional.

AYUNTAMIENTO DE HUELVA

ALEGACION Nº 12 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En primer lugar, como deficiencias identificadas, señalar el retraso en el establecimiento de la ZBE, ya que a 31 de marzo de 2025, Huelva no cuenta con una ZBE establecida, incumpliendo la obligación legal de implantarla antes del 1 de enero de 2023, si bien se quiere hacer constar que por parte de este Ayuntamiento se ha llevado a cabo una serie de actuaciones que pasan a detallarse en el presente informe.

Como cuestión previa, se quiere significar que la Junta de Gobierno Local celebrada el 24 de febrero de 2025, aprobó el proyecto técnico y el proyecto de Ordenanza de Zonas de Bajas Emisiones y después del cumplimiento del periodo de consulta previa del artículo 133 de la Ley 39/2015, se efectuó la audiencia pública previa el 25 de abril de 2025, para la recepción de aportaciones, opiniones y observaciones, recibándose un total de diez escritos de alegaciones, formulados por personas físicas, asociaciones, entidades privadas y grupos políticos. En términos de tipología de alegantes, se observa la siguiente distribución:

- Personas físicas (ciudadanía individual): cinco alegaciones (50 %).*
- Asociaciones y entidades privadas (APROSER, Ecologistas en Acción, Centro Educativo Cardenal Spínola/AMPA): tres alegaciones (30 %).*
- Partidos políticos y grupos municipales (Grupo Municipal VOX): una alegación (10 %).*
- Empresas o representantes del sector económico local (autónomos, comerciantes): una alegación (10 %).*

En cuanto a su procedencia geográfica, el 100 % de los alegantes tienen vinculación directa con el municipio de Huelva, bien como residentes o como representantes de entidades o colectivos con sede en la ciudad.

Con objeto de dar cumplida respuesta a las citadas alegaciones se elaboró un Informe de fecha 19 de marzo de 2026 de contestación a las mismas, el cual se adjunta al presente. Igualmente han sido muchísimas las consultas sobre la Ordenanza recibidas en la Concejalía de Movilidad y Educación tanto a través de correo electrónico y llamadas telefónicas.

Fruto de las aportaciones ciudadanas así como de las observaciones efectuadas por esa Cámara de Cuentas se procedió a una reformulación completa e integral tanto del Proyecto de ZBE como en el Texto de la Ordenanza reguladora de la ZBE que se estaba llevando a cabo en esta ciudad y que no constaba en esa Cámara.

Esta reconsideración integral se ha llevado a efecto desde los ámbitos: social, medioambiental y socioeconómico. Y como consecuencia del análisis y reflexión valorativa detallada tanto del Proyecto Técnico como del Proyecto de la Ordenanza, se procedió a una modificación de los anteriores documentos, obteniéndose con ello una mejora sustancial del expediente objeto de tramitación administrativa. Con ello y como consecuencia de las mejoras introducidas, se ha fortalecido la fundamentación técnica, ambiental y social del Proyecto Técnico y del Texto de la Ordenanza.

En el ámbito social, el análisis de las alegaciones refleja distintas percepciones ciudadanas —desde el rechazo o la incertidumbre, hasta el convencimiento de que la medida será beneficiosa para la ciudad—. Estas aportaciones aconsejan una implantación progresiva del proyecto. La primera fase se desarrollará en el Barrio Reina Victoria, atendiendo tanto a sus beneficios ambientales, culturales y de conservación por su declaración como Bien de Interés Cultural, como a la favorable acogida vecinal derivada de la reducción de la contaminación atmosférica y acústica.

En el ámbito medioambiental, se ha llevado a cabo el estudio “Toma de mediciones de contaminación atmosférica y acústica y su análisis previo a la puesta en funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones”, realizado por la Fundación de Investigación de la Universidad de Sevilla, en virtud del contrato suscrito con dicha entidad. Con esta actuación se da cumplimiento a los apartados 4 y 5 del Anexo I-A del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Además, los datos obtenidos constituyen una línea base sobre la que comparar las futuras mediciones, permitiendo evaluar de manera objetiva los resultados de las medidas adoptadas. Desde la perspectiva ambiental, el Proyecto Técnico se ha reforzado considerablemente.

Por último, en el ámbito socioeconómico, se ha elaborado un informe, con la finalidad de reforzar el expediente en esta dimensión, específico referido al área de implantación de la Fase 1, correspondiente al Barrio Reina Victoria, atendiendo a los contenidos mínimos establecidos en los apartados 10 y 11 del Anexo I-A del Real Decreto 1052/2022. En este sentido, conviene destacar que existe jurisprudencia que anula Ordenanzas por la ausencia de la preceptiva memoria económica. A título ilustrativo, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias, de 6 de febrero de 2023, anuló la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Gijón por carecer de dicha memoria. En este sentido, se ha elaborado un informe económico específico referido al área de implantación de la Fase 1, correspondiente al Barrio Reina Victoria, el cual ha sido elaborado por 3CS para el Ayuntamiento de Huelva en marzo de 2026, el cual se adjunta al presente.

Con lo anterior se entiende que se da respuesta a los Apartados 67 y 68 Página 14 del informe de esa Cámara.

Una vez referido todo lo anterior, tras el proceso de participación ciudadana y el análisis de las alegaciones presentadas, se ha constatado una resistencia ciudadana hacia el proyecto, así como la falta de consenso social respecto a la implantación simultánea de restricciones en zonas extensas del centro urbano, advirtiendo la ciudadanía sobre posibles impactos negativos en la actividad económica. Como consecuencia, y en aras de una transición justa y progresiva, se ha establecido una implementación en dos fases. La primera de ellas en el Barrio Reina Victoria, que cuenta con la declaración de BIC y la segunda, en la zona centro, incluyendo San Pedro, Paseo de Santa Fe y calle la Fuente.

Esta decisión responde a la singular protección que requiere el conjunto histórico y patrimonial del Barrio Reina Victoria, cuya trama urbana es especialmente sensible a la presión del tráfico. Además, la calle Presbítero Francisco Gaona presenta los valores más elevados de la ciudad en material particulado y dióxido de carbono, superando en estos parámetros las recomendaciones de la OMS. (60) (Informe: Toma de mediciones de contaminación atmosférica y acústica y su análisis previo a la puesta en funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones (noviembre / 2025).

Por otro lado, el acceso a la zona centro se encuentra restringido al tráfico en general, permitiéndose el acceso a residentes, garajes, taxis, servicios públicos y carga y descarga en horario limitado, dado la caracterización peatonal que la zona ha adquirido tras las sucesivas peatonalizaciones llevadas a cabo. Estas restricciones encuentran reflejo en las conclusiones del citado informe "El análisis conjunto de los contaminantes atmosféricos y radiaciones electromagnéticas en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) evaluadas, muestra un escenario general de cumplimiento de los valores límites establecidos por la legislación española y, en la mayoría de los casos, también de los valores guía recomendados por la OMS.". Es relevante, decir que está prevista la ampliación de la zona peatonal que afectará a la Avenida de Italia y al eje conformado por las calles Palos de la Frontera, Fernando el Católico y Padre Marchena, consiguiéndose un mayor alejamiento de la actual zona centro que se verá ampliada. Además, la construcción de la Plaza Mayor en el antiguo Mercado del Carmen, que se utilizaba de aparcamiento, contribuye a la reducción del tráfico rodado en las inmediaciones del centro.

La segunda fase responde al seguimiento y medición de los resultados de las mediciones ambientales e informes de seguimiento y se realizará mediante acuerdo del órgano competente, con la actualización del Anexo 1 de la Ordenanza y del Proyecto Técnico y la publicidad correspondiente en la sede electrónica municipal, sin perjuicio de los trámites de información pública que procedan. Con ello, se abre la puerta a actuar en otras zonas de la ciudad que no se encuentran protegidas del tráfico rodado al carecer de amplias zonas peatonales.

Al margen de la ZBE, el Ayuntamiento está aplicando otro tipo de medidas adicionales compensatorias referidas a la reducción de emisiones contaminantes y se ha incidido en aspectos claves como la peatonalización, de tal manera que las ZBE fruto de esa intensa participación se ha reformulado comenzando por la zona más necesitada de protección cual es el Barrio Reina Victoria, por su declaración como Bien de Interés Cultural. Es la prioridad de la implantación por los valores digno de protección y se ampliará progresivamente a la Zona centro. Queda así ampliamente justificado expresamente en el proyecto técnico la idoneidad del área seleccionada, realizando un análisis de suficiencia sobre la superficie afectada y la población impactada para asegurar que realmente se pueden cumplir los objetivos ambientales.

El informe “Toma de mediciones de contaminación atmosférica y acústica y su análisis previo a la puesta en funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones” de noviembre de 2025 es el punto de partida para el seguimiento de la contaminación atmosférica y acústica. Disponiendo de esta línea base, de la que se carecía, es posible comprobar los resultados de la fase 1 y decidir la implementación de la fase 2. (Con lo anterior se entiende que se da respuesta al apartado 63 de la Página 13 del informe de esa Cámara)

Con todo ello, se entendió la necesidad realizar cambios de carácter sustancial en la Ordenanza y en el Proyecto Técnico. En ese sentido, en fecha 17 de marzo de 2026 se suscribe Informe favorable desde un punto de vista técnico para la aprobación del nuevo proyecto técnico y el nuevo texto de la Ordenanza de las Zonas de Bajas Emisiones.

Una vez lo anterior, y con el resto de preceptivos informes, en fecha 23 de marzo de 2026 se eleva nuevamente a la Junta de Gobierno Local los proyecto reformulado, tanto el Proyecto técnico como la Ordenanza reguladora.

Posteriormente, el pasado 27 de marzo de 2026 se procedió a la aprobación del nuevo Proyecto técnico y del nuevo texto de la Ordenanza por el Pleno municipal, encontrándose ahora mismo en exposición pública para recibir alegaciones y con la información abierta disponible por la ciudadanía a través de Portal de Transparencia.

Por lo que respecta a la promoción y participación ciudadana, la Delegación de Movilidad y Educación ha optado por la colaboración activa de los centros escolares como medio para la promoción y difusión de la movilidad activa, sostenible y saludable, que consideramos consustancial a las Zonas de Bajas Emisiones. Esta participación activa del alumnado de los centros escolares tiene un doble efecto. Primero la sensibilización del alumnado y segundo la extensión que éstos, como prescriptores, realizan hacia sus mayores.

Estas actuaciones se han materializado en diversas colaboraciones con los centros educativos de Huelva, que mostramos a continuación:

- *En colaboración con la Escuela de Arte León Ortega se ha realizado un concurso de ideas interno para el diseño de una señal denominada “Kiss & Go” destinada a los entornos escolares, especialmente aquellos en lugares de especial sensibilidad, ayudando a calmar el tráfico de la zona. Se muestra la señal elegida, que ha sido incluida en la Ordenanza, que se encuentra en exposición pública. Se instalará por primera vez en la Calle Isaac Peral, recientemente peatonalizada, que beneficiará principalmente al alumnado del Colegio Santo Ángel.*



- Se ha puesto en marcha un programa para el fomento de la movilidad entre escolares de secundaria y formación profesional. La base del programa es la participación activa del alumnado, que se alcanza con el siguiente con el siguiente procedimiento:
 - Adquisición de conocimientos por parte del alumnado.
 - Elaboración del guión de entrevistas. Participan centros, alumnado y Concejalía de Movilidad y Educación.
 - Realización de entrevistas. A cargo del alumnado.
 - Tratamiento de los datos recogidos. A cargo del alumnado con el apoyo del personal técnico de la Concejalía.
 - Taller –Debate moderado. Exposición de resultados y debate entre el alumnado participante en el proceso.
 - Divulgación. Capitalización de los resultados a través de redes sociales y participación en programa de Tv en formato entrevista en HuelvaTV.

El primer taller-debate ha tratado sobre la reglamentación y uso del patinete, que se encuentra en su última fase, teniendo previsto la grabación de las entrevistas el 24 de abril en los estudios de Huelva TV. Próximos talleres tratarán sobre temáticas como la peatonalización y sus efectos y el transporte público.

- El Ayuntamiento de Huelva, a través del Área de Movilidad y Educación, ha puesto en marcha el Proyecto de Movilidad Activa en Centros Escolares (PMACE Huelva), una iniciativa enmarcada en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que tiene como objetivo promover desplazamientos más seguros, saludables y sostenibles en los entornos escolares de la ciudad. Una parte de estos entornos escolares se consideran de especial sensibilidad dada su situación, principalmente aquellos que se encuentran en la zona centro o en el perímetro de ésta. Se han mantenido entrevistas con los centros escolares y se ha lanzado un cuestionario a la ciudadanía

para recabar datos. Con la información recogida se realiza un diagnóstico y análisis que da como resultado un Plan de Actuaciones que dará sustento a las acciones a acometer. Nos encontramos en la fase de tratamiento de la información, teniendo previsto disponer del Plan para septiembre de 2026. Interesa mencionar que la implantación de la zona Kiss & Go en la calle Isaac Peral, ya mencionada, ha sido fruto de estos trabajos previos.

Acerca del requerimiento que efectúa esa Cámara de Cuentas sobre las medidas de comunicación efectuada y las campañas de publicidad específicas sobre la ZBE, tanto a través de la consultas, como de la participación ciudadana como de las acciones de sensibilización municipal, ha supuesto una importante difusión y divulgación y ha contribuido a incrementar la sensibilidad y participación ciudadana, asimismo se ha publicitado los procedimientos necesarios para que los ciudadanos puedan conocer y tramitar de forma clara y accesible los permisos de exenciones y los accesos temporales a la zona restringida.

Paralelamente a todo lo anterior, el gabinete de prensa del Ayuntamiento lanza notas y noticias a los medios de comunicación para su difusión. Se incluye un ejemplo reciente.



En cuanto a la difusión y publicidad, se está a la espera de la fecha de implementación de la Fase 1 (Barrio Reina Victoria) para acometer las acciones de difusión.

(Con lo anterior se entiende que se da respuesta al apartado 69 de la Página 14 del informe de esa Cámara)

Por otro lado, cabe mencionar que se están instalando pasos de peatones inteligentes que tienen un doble objetivo: por un lado, calmar tráfico y, por otro lado, ofrecer mayor seguridad al peatón. Su funcionamiento se basa en el uso de un sistema de cámaras que detectan la velocidad del vehículo que se acerca al paso de peatones y la intención de peatones de cruzar por el paso de peatones. Esta combinación de cámaras permite avisar al peatón en el caso que se acerque un vehículo a velocidad excesiva. Los dos primeros entrarán en funcionamiento a mediados de mayo: Avenida de Honduras y

Avenida José Muñoz de Vargas, que facilita el acceso al Centro de Salud Virgen de la Victoria y al parque de Isla Chica.

Debemos hacer referencia que el municipio cuenta ya con instrumentos previos como Plan de Movilidad, planes en materia de contaminación acústica, y plan de cambio climático. También dispone de mapas de ruido y ha realizado estudios de opinión sobre la restricción del vehículo privado. Todo ello y la reformulación del expediente con el consiguiente refuerzo técnico y económico con la incorporación al expediente de memorias medioambiental y económica ha permitido impulsar el expediente a fin de lograr la efectiva implantación de la ZBE, contribuyendo así a la mejora del aire y la movilidad sostenible.

En ese sentido, hacer constar que se está trabajando en la realización de un contrato cuyo objeto es la implementación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones de la Ciudad de Huelva, comprendiendo todos los trabajos necesarios para la instalación del equipamiento necesario tanto de obra civil como de gestión de la plataforma y software asociado a la misma para el control de dicha zona, siendo la zona elegida para tal fin el Barrio Reina Victoria. Se está la espera de la aprobación definitiva de la Ordenanza para llevar a cabo la adjudicación y puesta en ejecución del contrato que permita viabilizar la puesta efectiva y la implementación de la ZBE.

Finalmente, una de las cuestiones importantes a añadir es que toda esta reformulación conllevará que la puesta en marcha de la nueva ZBE se va a llevar a cabo con fondos propios municipales.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe provisional, sino que enumera las actuaciones desarrolladas con posterioridad. En este sentido, afirma que ha reformulado de forma completa e integral su proyecto de ZBE y del texto de su ordenanza como consecuencia de las aportaciones ciudadanas y de las observaciones realizadas por la Cámara de Cuentas en este informe, habiéndose aprobado de forma inicial con fecha 27 de marzo de 2026 y encontrándose a fecha de estas alegaciones en el trámite de exposición pública.

AYUNTAMIENTO DE JEREZ DE LA FRONTERA

ALEGACION Nº 13 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

Respecto al procedimiento de establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones en Jerez de la Frontera, se informa que durante el año 2025 se ha aprobado la Ordenanza Municipal sobre la creación y gestión de la zona de bajas emisiones.

Los enlaces de la Ordenanza aprobada y la publicación en el BOP son los siguientes:

https://www.jerez.es/fileadmin/Image_Archive/Movilidad/ORDENANZAS/ORDENANZA_ZBE.pdf

https://www.bopcadiz.es/export/sites/default/.boletines_pdf/2025/09_septiembre/BOP168_03-09-25.pdf#page=3

En la Ordenanza se define:

00341048

- la fecha de implantación de la Zona de Bajas Emisiones.
- el listado de prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante de los vehículos.
- la existencia de un sistema de control de accesos, monitorización y seguimiento, describiendo su situación y funcionamiento.
- la existencia de un régimen sancionador.

Delimitación y superficie de la zona de bajas emisiones:

Según el artículo 4 de la Ordenanza Municipal sobre la Creación y Gestión de la Zona de Bajas Emisiones de Jerez de la Frontera, la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad de Jerez de la Frontera es el área delimitada por el interior de la zona intramuros del centro histórico que está conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles: Porvera, Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha, de acuerdo con la delimitación establecida en el Anexo 1. Estas calles que delimitan el perímetro no se incluyen en la ZBE.

Por su parte, el citado artículo 4 divide el interior de este perímetro en dos zonas:

1. Zona 1: Ubicada en la zona este de la ZBE, está conformada por las calles del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles: Larga, Lancería, Plaza del Arenal, Plaza Monti, Pozuelo, Plaza Vargas, Letrados, Plaza Asunción, José Luis Díez, Padre Luis Bellido, Plaza Plateros, Tornería, Plaza del Clavo, Horno; según plano de Anexo 1.
2. Zona 2: Está conformada por las calles interiores del área delimitada por el perímetro que configuran las siguientes calles: Porvera, Tornería, Sedería, Chapinería, José Luis Díez, Amargura, Plaza Vargas, Pozuelo, Manuel María González, Arco del Arroyo, Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro y Ancha; según plano de Anexo 1.

Medidas previstas

Las restricciones previstas se establecen en el artículo 8 de la mencionada Ordenanza, que indica lo siguiente:

- En la Zona 1 de la ZBE se prohíbe con carácter general el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos, excepto para los autorizados y las exenciones relacionadas en el Anexo 2 de la Ordenanza.
- En la Zona 2 de la ZBE se podrá prohibir el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos en las condiciones, horarios y plazos que se determinen, en casos de alta contaminación del aire o por otros motivos medioambientales, mediante Bando de la Alcaldía o Resolución de la Delegación con competencias en la materia.

Con carácter excepcional y por razones de interés general, podrá autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en la Zona 1 y en la Zona 2 (en caso de restricciones) a vehículos distintos de los anteriores, mediante Bando de la Alcaldía o Resolución de la Delegación con competencias en la materia.

Por su parte el artículo 9 diseña las medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación, contemplando que por motivos de salud pública y de calidad del aire, se regulará el tráfico de los vehículos que se establezcan como más contaminantes en su circulación en la ZBE con los criterios siguientes:

- a) Restricción temporal del acceso a zonas concretas y en horarios específicos para evitar densificar el tráfico según informes previos refrendados por los sistemas técnicos desplegados.*
- b) Restricción temporal de acceso en la ZBE a los vehículos durante los días de contaminación atmosférica en los que se superen ciertos umbrales en los indicadores de calidad del aire.*

Por otro lado, el Ayuntamiento impulsará medidas complementarias para mejorar la calidad del aire, estando previstas en el artículo 10 de la Ordenanza:

- Calmado del tráfico, reducción de la velocidad en las calles y potenciar asimismo el tránsito en el interior de la misma por medios alternativos, peatonales y ciclables.*
- Implementación añadida de calmado de tráfico con zonas 10, zonas 20 o zonas 30 en calles en las cuales no sea estrictamente exigido por la normativa actualizada del reglamento de circulación y tráfico.*
- Peatonalización en zonas del centro histórico con restricción de acceso solo a vecinos autorizados y comerciantes durante periodos establecidos de carga y descarga.*
- Posibilidad de ordenar tráfico compatibilizando con ciclocalles en el interior de la ZBE complementando la red de carriles bici municipales en aquellas calles unidireccionales (de un solo sentido de circulación) y de un solo carril.*
- Se podrán reordenar plazas de aparcamiento ORA de forma que se cumpla el porcentaje en su interior de plazas adaptadas para personas con movilidad reducida, así como se intercambiarán plazas de rotación entre el interior y el entorno. De esta forma, se aumentará sensiblemente el número de plazas de residentes, intercambiándolas hacia su anillo exterior con plazas de rotación. Esta medida disuadirá a los conductores de buscar aparcamiento de rotación en su interior, sin prohibirlo.*
- Asimismo el Ayuntamiento podrá restringir el tráfico cuando se puedan producir interacciones con peatones debido a la afluencia de éstos, por eventos festivos en la ciudad y fiestas señaladas en el calendario municipal.*

A su vez, se ha habilitado una página web exclusiva para información sobre la Ordenanza y se han implementado herramientas para el registro en el sistema de control y aplicaciones para la autorización de accesos a la ZBE.

Los enlaces de estas herramientas son las siguientes:

<https://zbe.jerez.es/>

<https://registro.zbejerez.es/register>

<https://registro.zbejerez.es/>

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local informa que en 2025 se aprueba la ordenanza reguladora de la ZBE publicándose en el BOP con fecha 3 de septiembre de 2025. Tal y como señala el informe provisional a 31 de marzo de 2025, el Ayuntamiento no tenía establecida su ZBE.

No obstante, se estima parcialmente la alegación presentada reflejando que la entidad local aprobó su ordenanza reguladora de forma definitiva y cuya publicación en el BOP tuvo lugar el 3 de septiembre de 2025.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

ALEGACION Nº 14 AL PUNTO 22 Y 55. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

SOBRE LA CONSIDERACIÓN DEL MUNICIPIO COMO ENTIDAD SIN ZBE

La inclusión del Ayuntamiento como municipio sin ZBE a la fecha de referencia debe interpretarse en sentido estrictamente formal.

*En realidad, la situación era la de una **ZBE en fase final de implantación**, con:*

- Proyecto técnico definido
- Sistema tecnológico en ejecución
- Plataforma de gestión operativa
- Procedimientos administrativos en desarrollo

Por tanto, no existía ausencia de actuación, sino una fase avanzada previa a su plena entrada en funcionamiento.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local señala que a 31 de marzo de 2025 no existía una ausencia de actuación sino una fase avanzada previa a su implantación. La entidad local señala que con fecha 16 de abril de 2025 se formalizó el expediente de implantación de la ZBE que finalizó el 28 de abril de 2025. Por tanto, a 31 de marzo de 2025 no se encontraba su ZBE establecida con independencia de que se encontrase su tramitación en una fase avanzada.

No obstante, se estima parcialmente la alegación presentada incluyendo nota a pie de página en la que se indica que la ZBE de La Línea de la Concepción se encuentra establecida desde finales del abril de 2025.

ALEGACION Nº 15 A LOS PUNTOS 56 Y 57. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SOBRE EL DIAGNÓSTICO Y PLANIFICACIÓN

00341048

La planificación de la ZBE se ha basado en:

- *Análisis de movilidad urbana*
- *Intensidad del tráfico rodado*
- *Presión circulatoria en el centro urbano*
- *Necesidad de proteger espacios de alta interacción peatonal*

*El modelo adoptado responde a un enfoque **progresivo y adaptativo**, plenamente compatible con el Real Decreto 1052/2022.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local realiza una afirmación genérica sobre el diagnóstico previo y la planificación realizada en la tramitación de su ZBE sin aportar la documentación justificativa que contradiga las incidencias detectadas en los puntos 56 y 57 del informe. En consecuencia, la alegación no puede ser estimada.

ALEGACION Nº 16 AL PUNTO 58. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SOBRE LA DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

La ZBE responde a objetivos alineados con la normativa estatal:

- *Mejora de la calidad del aire*
- *Reducción de emisiones contaminantes*
- *Fomento de la movilidad sostenible*
- *Protección de entornos urbanos sensibles*

Estos objetivos se han consolidado conforme a la implantación real del sistema.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La Corporación manifiesta que su ZBE responde a objetivos alineados con la normativa estatal sin que justifique en qué aparatos de su proyecto técnico se encuentran definidos dichos objetivos. Por tanto, no puede aceptarse la alegación presentada.

ALEGACION Nº 17 AL PUNTO 60. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SOBRE LA DELIMITACIÓN TERRITORIAL

La delimitación responde a criterios técnicos:

- *Centro urbano con mayor densidad de tráfico*
- *Zonas de mayor presión peatonal*
- *Áreas estratégicas de intervención*

Se trata de un modelo **escalable y proporcional**, conforme al marco normativo.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

El Ayuntamiento señala que la delimitación territorial responde a criterios técnicos con respecto al marco normativo aplicable sin acreditar en que parte del proyecto técnico se justifica su delimitación conforme a lo dispuesto en el RD 1052/2022.

ALEGACION Nº 18 AL PUNTO 61. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

SOBRE LA ZONA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD

Actualmente se han implantado Zonas de Especial Sensibilidad (ZES) con mayor restricción de acceso, reforzando la protección de determinados entornos urbanos

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local manifiesta que actualmente se están implantando zonas de especial sensibilidad.

No obstante, la inclusión de zonas de especial sensibilidad en los proyectos técnicos tiene carácter potestativo. En consecuencia, se reclasifica dicho apartado a los apéndices del informe provisional eliminando la referencia al incumplimiento normativo, aceptándose parcialmente la alegación presentada.

ALEGACION Nº 19 AL PUNTO 65. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SOBRE LOS SISTEMAS DE CONTROL

La ZBE dispone de:

- Sistema de cámaras de control de accesos
- Plataforma tecnológica integrada
- Conexión con DGT y padrón

*La no imposición inicial de sanciones respondió a criterios garantistas y a una incidencia técnica en la interconexión con el parking **Trino Cruz**, ya resuelta.*

*Todos los accesos se encuentran **debidamente señalizados**, garantizando la seguridad jurídica.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no aporta documentación que acredite la incidencia descrita en el informe referente a que su proyecto técnico no contempla controle específicos para verificar las restricciones de circulación y estacionamiento dentro de la ZBE, de acuerdo con el punto A8 Anexo I RD 1052/2022.

ALEGACION Nº 20 AL PUNTO 64. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**SOBRE EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN**

El sistema dispone de:

- Registro de accesos
- Gestión de autorizaciones
- Plataforma de análisis de datos

Actualmente se encuentra en fase de consolidación de indicadores e informes periódicos.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación realizada no contradice lo manifestado en el informe provisional. Se limita a señalar que dispone de registros de acceso, gestión de autorizaciones y plataforma de análisis de datos encontrándose en fase de consolidación de indicadores e informes periódicos.

En consecuencia, no consta que el proyecto técnico haga referencia a la previsión de elaborar informes de revisión y seguimiento de conformidad con lo establecido en el artículo 12.4 del RD 1052/2022.

ALEGACION Nº 21 AL PUNTO 68. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**SOBRE LA MEMORIA ECONÓMICA**

La implantación se ha realizado mediante:

- Contratación externa
- Recursos municipales propios

Los costes están identificados en los expedientes correspondientes, encontrándose en fase de consolidación global.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local señala que los costes de implantación se encuentran en fase de consolidación global. Sin embargo, lo que se expone en el informe es la falta de elaboración de la memoria económica, que forma parte del contenido mínimo del proyecto técnico de la ZBE conforme al Anexo I.A del RD 1052/2022 y, entre otros aspectos, debe analizar el impacto presupuestario y económico de la ZBE.

ALEGACION Nº 22 AL PUNTO 70. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**SOBRE LA COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN**

El Ayuntamiento ha desarrollado:

- Portal específico: **zbe.lalinea.es**
- Gestión activa de autorizaciones
- Atención directa a la ciudadanía
- Campañas informativas

Se ha priorizado una implantación progresiva basada en la pedagogía.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local enumera una serie de actuaciones desarrolladas sin contradecir lo expuesto en el punto 70 del informe provisional.

ALEGACION Nº 23 AL PUNTO A39. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

SOBRE MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES

*La propia ZBE constituye una **medida estructural de reducción de emisiones**, complementada con políticas de movilidad sostenible y mejora del espacio urbano.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. No consta, aparte de la propia ZBE, otras medidas de reducción de emisiones.

AYUNTAMIENTO DE LINARES

ALEGACION Nº 24 AL PUNTO 32. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

ALEGACIÓN QUE SE FORMULA: **Discrepancia.**

El proyecto técnico fue publicado como Anexo III en Boletín Oficial de la Provincia de Jaen nº 200 de 11 de octubre de 2024.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el proyecto técnico de su ZBE fue publicado en el BOP de Jaén. Sin embargo, lo que se expone en el informe provisional es la falta de publicación de este documento en el portal de transparencia.

ALEGACION Nº 25 AL PUNTO 42. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

El proyecto técnico incluye en el apartado 2.9.1 Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local alega que su proyecto técnico incluye, en el apartado 2.9.1, el análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE exigido por el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012 (LOEPSF) y por el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.

Si bien se ha incorporado una valoración general de costes y beneficios, dicho análisis no satisface el contenido mínimo exigido, por cuanto no contiene una proyección plurianual del impacto sobre el presupuesto municipal, no distingue entre costes públicos y privados, y no cuantifica el impacto sobre las principales magnitudes presupuestarias de la entidad local.

Por lo expuesto, la alegación se estima parcialmente.

ALEGACION Nº 26 AL PUNTO 42. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El proyecto técnico de la ZBE existe un epígrafe concreto al respecto, analizando este aspecto por lo que no puede concluirse que no se aporte información, si bien la misma resulte insuficiente a juicio del informe provisional para obtener una visión de las consecuencias que pudiera tener la implantación de las ZBE sobre la economía local, cuyas consecuencias resulta en cualquier caso complejas poder estimar en dicho análisis.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad discrepa parcialmente de lo expuesto en el informe al entender que el proyecto técnico ZBE tiene un epígrafe sobre el análisis de las consecuencias sobre la competencia y el mercado, por lo que, no puede concluirse que no se aporte información.

Sin embargo, lo que se señala en el párrafo alegado es que información reflejada es reducida y no permite obtener una visión de las consecuencias que pudiera tener la implantación de las ZBE sobre la economía local.

ALEGACION Nº 27 AL PUNTO 42. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

ALEGACION QUE SE FORMULA: Sin alegaciones.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe provisional.

ALEGACION Nº 28 AL PUNTO 42. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

ALEGACION QUE SE FORMULA: Sin alegaciones.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe provisional.

ALEGACION Nº 29 AL PUNTO 45. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El art.13 del RD 1052/2022 establece que, en el proceso de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio.

El Ayuntamiento de Linares de conformidad con lo previsto en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de la norma, con carácter previo a la elaboración del proyecto de Ordenanza reguladora de la ZBE recabó la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de: los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación, los objetivos de la norma y las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias. Por otra parte, el Ayuntamiento ha realizado además medidas de difusión entre la ciudadanía que han incluido la difusión de folletos informativos además de contar con Asociaciones representativas del comercio, la industria y servicios, y la propia consulta a la ciudadanía.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local discrepa parcialmente de lo expuesto en el informe provisional señalando que el artículo 13 del RD 1052/2022 establece que, en el proceso de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio.

Sin embargo, no se ha acreditado que la entidad local disponga del plan de comunicación, participación y sensibilización requerido en el anexo del RD 1052/2022.

ALEGACION Nº 30 AL PUNTO 50. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

*Esta información se aborda en el proyecto técnico **en el apartado 2.3 la caracterización del punto de partida previo a implantación de la ZBE**. Así, se indica que el apartado antes mencionado, que en materia de calidad del aire, la Agenda Local 21 de Linares identifica 8 focos fijos de actividades potencialmente contaminantes. Asimismo, se identificaron las fuentes móviles (año 2003), que contribuyen principalmente a las emisiones de contaminantes monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles, así como la emisión de amoníaco de los turismos más modernos, que utilizan gasolina sin plomo.*

Las estimaciones de la Junta de Andalucía, autoridad ambiental competente, son las siguientes:- Emisiones de SO₂: entre las 100 y las 249 toneladas anuales (t/a).- Emisiones de partículas: entre las 1.000 y las 2.499 t/a.- Emisiones de NO_x: entre 250 y 999 toneladas al año.- Emisiones de CO: entre 1.000 y 4.999 toneladas al año.- Emisiones de CO₂: entre 50 y 99 kilotoneladas al año.- Emisiones debidas a compuestos orgánicos volátiles no metálicos (COVNM): entre 1.000 y 4.999 toneladas al año.

Realizando una extrapolación para la ciudad de Linares, y a falta de otros datos oficiales de la localidad, se puede estimar la siguiente caracterización del parque circulante de Linares en cuanto a su clasificación ambiental:

Tipo de vehículo	Sin etiqueta	B	C	ECO	0
Turismo	6.954	6.598	6.723	566	105
Camiones, furgonetas y autobuses	1.223	1.160	1.182	99	18
Motocicletas y ciclomotores	1.348	1.279	1.304	110	20
Maquinaria industrial y otras máq.	413				
Maquinaria agrícola	425				
Total	10.363	9.037	9.209	775	143

Estimación parque de vehículos según etiquetas de la DGT en la ciudad de Linares. Fuente: Elaboración propia.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación presentada no desvirtúa la observación formulada en el informe. El apartado 2.3 del proyecto técnico, al que se hace referencia, recoge únicamente estimaciones provinciales de emisiones elaboradas por la Junta de Andalucía, extrapoladas posteriormente al municipio de Linares a falta de datos oficiales propios de la localidad.

Sin embargo, lo requerido por el artículo 12 del Real Decreto 1052/2022 a efectos de seguimiento y evaluación de los resultados de la ZBE, no son estimaciones genéricas de emisiones contaminantes a escala provincial, sino datos concretos de calidad del aire en el ámbito territorial de la ZBE, que permitan verificar si se superaban o no los valores límite contaminantes establecidos en la normativa vigente durante el periodo previo a su implantación.

La extrapolación de datos provinciales sin contraste con mediciones locales específicas no constituye una base suficiente para acreditar dicho cumplimiento. Por tanto, se mantiene la observación contenida en el informe provisional.

ALEGACION Nº 31 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

La pag. 20 de la Guía técnica para la implantación de ZBE de la DGT, **establece recomendaciones**. Específicamente indica que se recomienda la realización de estudios técnicos de evaluación del impacto ambiental basados en una modelización de la movilidad, es necesario estimar el impacto sobre el medio ambiente debido a la implantación de la ZBE. Se recomienda evaluar diferentes escenarios basados en diferentes alternativas técnicas de la implantación de la ZBE. Se considera que el impacto sobre el medio ambiente si ha sido evaluado. Al respecto ha de indicarse:

PRIMERO. -La **evaluación inicial** o situación de partida, quedaba recogida en el documento de diagnóstico técnico de la Agenda Local 21 de Linares, que llevó al Ayuntamiento a aprobar el mapa del ruido de la ciudad de Linares y actualizar su ordenanza municipal del ruido.

SEGUNDO. -Respecto al **impacto de la implantación** de la ZBE, el PROYECTO TECNICO contempla - apartado 2.5-, en relación con el impacto de la implantación de la ZBE que La ZBE de la ciudad de Linares que:

Contribuirá al cumplimiento de los siguientes objetivos principales:

- a) Mejorar la calidad del aire. b) Mitigar el cambio climático.

Para ello se establecen un conjunto de objetivos cuantificables para cada uno de los objetivos principales identificados en el párrafo anterior, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 7 del real decreto para mejorar la calidad del aire, y en el artículo 8 en lo relativo a mitigación del cambio climático. **Adicionalmente**, la ZBE de la ciudad de Linares contribuirá al cumplimiento de objetivos que promuevan:

a) El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. b) El impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. c) La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Para ello se establecen un conjunto de objetivos cuantificables para cada uno de los objetivos identificados en el párrafo anterior, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el artículo 8 del real decreto, en lo relativo al impulso del cambio modal y promoción de la eficiencia energética, y en el artículo 9, en lo relativo a la contaminación acústica.

TERCERO. -El apartado 2.11 del PROYECTO TECNICO, indica que **el seguimiento continuo permitirá la evaluación de la implantación de la ZBE en la ciudad de Linares, así como de las medidas y actuaciones previstas y su impacto ambiental**. En su caso, permitirá la adopción o corrección de diferentes aspectos para mejorar su eficacia. Se ha considerado un sistema de seguimiento desglosado en:- Seguimiento de objetivos: grado de consecución de los objetivos ambientales relativos a la calidad del aire, cambio climático y sostenibilidad y ruido.- Seguimiento de la implantación de medidas complementarias: grado de ejecución.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación discrepa respecto a la falta de evaluación del impacto ambiental de la implantación de la ZBE. No obstante, los apartados del proyecto técnico invocados por el ayuntamiento no satisfacen las exigencias que la Guía Técnica de la Dirección General de Tráfico (DGT) atribuye a dicha evaluación, toda vez que esta recomienda la elaboración de estudios técnicos basados en una modelización de la movilidad, la estimación del impacto ambiental derivado específicamente de la implantación de la ZBE y la evaluación de distintos escenarios correspondientes a diferentes alternativas técnicas de implantación. Ninguno de estos elementos se acredita en la documentación aportada.

ALEGACION Nº 32 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

*La evaluación inicial o situación de partida, quedaba recogida en el documento de **diagnóstico técnico de la Agenda Local 21 de Linares**, que llevó al Ayuntamiento a aprobar el mapa del ruido de la ciudad de Linares y actualizar su ordenanza municipal del ruido.*

Consta en apartado 2.4 del PROYECTO TECNICO, estudio previo sobre mapa de ruido, incorporandose como imagen Mapa de ruido diurno centro urbano, específicamente en el mismo.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que la situación de partida en materia de contaminación acústica quedaba recogida en la diagnosis técnica de la Agenda Local 21 de Linares, que dio lugar a la aprobación del mapa de ruido municipal y a la actualización de la correspondiente ordenanza, constando dicho mapa en el apartado 2.4 del proyecto técnico.

No obstante, del propio proyecto técnico se desprende que el mapa de ruido de la ciudad de Linares fue aprobado en el año 2011, fecha que, dado el tiempo transcurrido hasta la implantación de la ZBE, no puede considerarse representativa de la situación previa inmediata a la misma ni, por tanto, constitutiva del estudio previo exigido por el punto B.1 del Anexo I del Real Decreto 1052/2022.

En consecuencia, la alegación no puede ser estimada.

ALEGACION Nº 33 AL PUNTO A8. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En 2011, como consecuencia de los datos extraídos en el documento de diagnosis técnica de la Agenda Local 21 de Linares, el Ayuntamiento aprobó el mapa del ruido de la ciudad de Linares y actualizó- al menos-, su ordenanza municipal del ruido.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que en 2011 aprobó el mapa de ruido de la ciudad Linares. No obstante, la conclusión del informe provisional se refiere a la falta de adopción de acuerdo de calidad del aire, en los términos establecidos en la Guía Técnica de Implementación de la ZBE de la DGT.

ALEGACION Nº 34 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El apartado 2.5 del PROYECTO TECNICO, establece que los objetivos cuantificables de calidad del aire que comportarán una mejora respecto de la situación de partida en el interior de la ZBE de la ciudad de Linares son los siguientes:

Contaminante	Período análisis	Valor	Fecha
Dióxido de Azufre (SO ₂)	Límite horario; no podrá superarse en más de 24 ocasiones por año civil	350 µg/m ³	En vigor desde 2005
	Límite diario; valor que no podrá superarse en más de 3 ocasiones por año civil	125 µg/m ³	En vigor desde 2005
	Nivel crítico; año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo).	20 µg/m ³	En vigor desde 2008
Partículas PM _{2,5}	Objetivo anual; año civil	25 µg/m ³	En vigor desde 2010
	Límite anual; año civil	20 µg/m ³	En vigor desde 2020
Partículas PM ₁₀	Límite diario; que no podrán superarse en más de 35 ocasiones por año	50 µg/m ³	En vigor desde 2005
	Límite anual; año civil	40 µg/m ³	En vigor desde 2005
Ozono (O ₃)	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias; no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un periodo de 3 años.	120 µg/m ³	En vigor desde 2010
Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)	Límite horario; no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	200 µg/m ³	En vigor desde 2010
	Límite anual; año civil	40 µg/m ³	En vigor desde 2010
	Nivel crítico; año civil	30 µg/m ³	En vigor desde 2008

Las medidas que permitan alcanzarlos están recogidas en el punto 2.7 del presente proyecto. Adicionalmente, el proyecto de implantación de la ZBE en la ciudad de Linares contribuirá a alcanzar en 2030 los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud.

EL APARTADO 2.6.1. DEL PROYECTO TECNICO establece el Listado de medidas y calendario general de aplicación. El mismo incluye las medidas previstas para la mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático, las cuales estarán basadas en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos marcados, así como el calendario previsto para su aplicación.

EL APARTADO 2.6.2. DEL PROYECTO TECNICO establece calendario de las las fases de implantación con objeto de que la ciudadanía y sectores económicos de la ciudad de Linares se familiaricen con la ZBE y se adapten gradualmente antes de que les afecte.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el proyecto técnico recoge en su apartado 2.5 los objetivos cuantificables de calidad del aire, y que los apartados 2.6.1 y 2.6.2 establecen el listado de medidas con su calendario general de aplicación y el calendario de fases de implantación, respectivamente.

Sin embargo, la observación realizada no cuestiona la existencia de objetivos cuantificables ni de un calendario de implementación de medidas, elementos que efectivamente constan en el proyecto técnico, sino la ausencia de un calendario específico que establezca los plazos concretos para la consecución progresiva de los propios objetivos de calidad del aire.

El calendario de fases de implantación de la ZBE y el listado de medidas previstas no equivalen a un cronograma de cumplimiento de objetivos ambientales que permita verificar, en cada momento, el grado de avance hacia las metas cuantificables establecidas.

En consecuencia, la alegación no puede ser estimada.

ALEGACION Nº 35 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El apartado 2.6.1. del PROYECTO TECNICO recoge las medidas previstas y calendario general de aplicación para la mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático, las cuales estarán basadas en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos marcados, así como el calendario previsto para su aplicación dependiendo del tipo de procedimiento.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el apartado 2.6.1 del proyecto técnico recoge las medidas previstas y el calendario general de aplicación para la mitigación del cambio climático. No obstante, la alegación no puede ser estimada por las mismas razones expuestas en relación con los objetivos de calidad del aire. El calendario general de aplicación de medidas no equivale a un calendario de cumplimiento de los objetivos cuantificables fijados en materia de mitigación del cambio climático.

Como consecuencia, la observación se mantiene.

ALEGACION Nº 36 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El apartado 2.6.1. del PROYECTO TECNICO recoge las medidas previstas para la mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático, las cuales estarán basadas en una modelización de calidad del aire para establecer el área mínima y las medidas de restricción necesarias para la consecución de los objetivos marcados, así como el calendario previsto para su aplicación. La calidad acustica forma parte del mismo.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el apartado 2.6.1 del proyecto técnico recoge las medidas previstas y el calendario general de aplicación, señalando que la calidad acústica forma parte del mismo.

No obstante, la observación formulada en el informe provisional no cuestiona la existencia de medidas previstas relacionadas con la calidad acústica, sino la ausencia de un calendario que concrete los plazos para la consecución progresiva de los objetivos cuantificables fijados en materia acústica. Por las mismas razones expuestas en relación con los objetivos de calidad del aire y mitigación del cambio climático, el calendario general de aplicación de medidas no supe la falta de un cronograma de cumplimiento de objetivos ambientales específicos.

ALEGACION Nº 37 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El proyecto técnico- apartado 2.5.4. Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles-, establece que con objeto de impulsar el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, se aplicarán los mismos objetivos indicados en el punto 2.5.2 "Mitigar el cambio climático" del presente proyecto. Por su parte, el apartado 2.5.2. establece 2030 como fecha de cumplimiento objetivo cambio modal hacia transporte más sostenible.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el apartado 2.5.4 del proyecto técnico remite a los objetivos fijados en el apartado 2.5.2, el cual establece el año 2030 como fecha de cumplimiento del objetivo de cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles. La mera indicación de una fecha horizonte, sin desglose de fases o metas parciales, no satisface la exigencia de un calendario de cumplimiento. En consecuencia, la alegación no puede ser estimada.

ALEGACION Nº 38 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

El proyecto técnico -apartado 2.5.5. -Promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte- establece que, con objeto de promocionar la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte, se aplicarán los mismos objetivos indicados en el punto 2.5.2 "Mitigar el cambio climático" del presente proyecto.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el apartado 2.5.5 del proyecto técnico remite a los objetivos fijados en el apartado 2.5.2 en materia de mitigación del cambio climático, aplicándolos igualmente a la promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. La existencia de una fecha horizonte no equivale a un cronograma con hitos intermedios y plazos concretos que permita verificar el avance progresivo hacia las metas fijadas.

ALEGACION Nº 39 AL PUNTO A15. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

Con independencia del hecho de que se hayan perfeccionado o no en este momento, todas las medidas relativas al mismo, el proyecto de implantación de la ZBE en la ciudad de linares incluye un plan de comunicación, participación y sensibilización. Se establecerán mecanismos de consenso, tales como mesas de movilidad en las que puedan tener voz todos los agentes afectados por las actuaciones previstas.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que el proyecto de implantación de la ZBE incluye un plan de comunicación, participación y sensibilización, y que en él se prevé el establecimiento de mecanismos de consenso, tales como mesas de movilidad.

No obstante, la observación realizada no cuestiona la previsión futura de dichos mecanismos, sino su ausencia efectiva durante el proceso de implantación de la ZBE. La propia alegación reconoce implícitamente esta circunstancia al referirse a medidas que se establecerán, confirmando que los mecanismos de consenso recomendados por la Guía técnica de la DGT no habían sido implementados en el momento de la fiscalización.

ALEGACION Nº 40 AL PUNTO A21. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

ALEGACION QUE SE FORMULA: Sin alegaciones.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe provisional.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

ALEGACIÓN Nº 41 AL PUNTO 39. ALEGACIÓN ADMITIDA

ALEGACION Nº 42 AL PUNTO 48. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En las pág. 10, punto 48, se afirma lo siguiente: “Una vez implantada la ZBE, ningún ayuntamiento4 ha realizado estudios de opinión con la ciudadanía, agentes económicos y sociales implicado, con el fin de conocer el grado de opinión del nuevo régimen de circulación”

Tal y como se solicitó en las prealegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Málaga sobre el Informe Borrador, el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga estaba realizando un estudio de “Opinión Ciudadana sobre la ZBE de Málaga: conocimiento y valoración”, con la Cátedra de Transporte de la Universidad de Málaga, cuyo resultado final estaba previsto tener para el primer trimestre de 2026. Esta aclaración ha sido tenida en cuenta ahora en el Informe Provisional con una nota al pie de página, si bien se hace saber que el estudio, cumpliendo los plazos previstos, ya ha finalizado (se adjunta archivo).

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Las observaciones realizadas no contradicen lo manifestado en el informe provisional, sino que actualizan la información referente a los estudios de opinión realizados.

ALEGACION Nº 43 AL PUNTO A9. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En la pág. 21, punto A9, cuadro 7, se incluye información indicativa de que la ZBE de Málaga no delimita “zonas de especial sensibilidad”

En relación con la no delimitación específica de zonas de especial sensibilidad dentro del diseño de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), se hace constar que dicha decisión se ajusta plenamente a la normativa vigente, en particular a lo establecido en el Artículo 4.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

El citado precepto dispone expresamente que “el diseño de ZBE podrá considerar zonas de especial sensibilidad”, lo que evidencia el carácter potestativo y no obligatorio de su inclusión. En consecuencia, la no incorporación de estas zonas específicas en el diseño de la ZBE no supone incumplimiento normativo alguno, sino el ejercicio de una facultad discrecional por parte de la administración competente, en función de las características y herramientas de planificación existentes en el municipio.

Asimismo, debe señalarse que la protección de los sectores más vulnerables de la población —incluyendo entornos escolares, sanitarios, hospitalarios y residencias de mayores— se encuentra ya garantizada en el municipio de Málaga a través de instrumentos de planificación ambiental consolidados, en particular mediante los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y sus correspondientes planes de acción.

En este sentido, los denominados puntos de conflicto sensibles, entendidos como aquellos asociados a equipamientos docentes y sanitarios, se identifican de forma sistemática en el marco de los MER, permitiendo evaluar la exposición al ruido a escala global y establecer medidas correctoras prioritarias en función de los niveles de afección detectados.

Este enfoque garantiza una actuación objetiva, basada en indicadores medibles y criterios técnicos homogéneos.

El municipio de Málaga dispone de una trayectoria consolidada en esta materia, habiendo elaborado su primer Mapa Estratégico de Ruido en el año 2008, en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE, traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y desarrollada por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. Posteriormente, dichos mapas han sido objeto de sucesivas actualizaciones en los años 2014 y 2020 (III MER).

Más recientemente, en el marco de la IV fase de aplicación de la citada Directiva, el Ayuntamiento de Málaga ha continuado con la actualización de estos instrumentos, habiéndose aprobado inicialmente el Mapa Estratégico de Ruido de la Aglomeración de Málaga con fecha 27 de febrero de 2025 (publicado en el BOP de Málaga de 7 de abril de 2025, Edicto 1047/2025).

Asimismo, como instrumento complementario de planificación, el IV Plan de Acción contra el Ruido de la Aglomeración de Málaga ha sido aprobado por la Junta de Gobierno Local en marzo de 2026, habiéndose procedido a su publicación en el BOP de Málaga el día 13 de abril de 2026 – Ver edicto 1173/2026.

Este plan establece medidas concretas y priorizadas para la reducción de la exposición al ruido en aquellos ámbitos, incluidos los sensibles, donde se detectan superaciones de los niveles objetivos de calidad acústica.

En consecuencia, puede concluirse que:

- *La normativa estatal no impone la obligatoriedad de establecer zonas de especial sensibilidad dentro de las ZBE.*
- *La ciudad de Málaga dispone de herramientas específicas, actualizadas y normativamente consolidadas para la identificación y protección de los entornos sensibles.*
- *Dichas herramientas permiten una gestión más precisa, continua y basada en evidencia técnica, mediante la priorización de actuaciones en función del grado real de exposición a contaminantes acústicos.*

Por todo lo anterior, la no inclusión de zonas de especial sensibilidad en el diseño de la ZBE se considera justificada, proporcionada y coherente con el marco normativo vigente, sin que ello suponga merma alguna en la protección de la población vulnerable.

En base a esta justificación, se solicita a esa Cámara de Cuentas la supresión o, en su caso, la adecuada matización de la observación formulada.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación señala que la delimitación de zonas de especial sensibilidad tiene carácter potestativo.

Este mismo carácter potestativo se reconoce en el informe provisional, que no incorpora ningún incumplimiento a ese respecto y se limita a indicar en los cuadros 6 y 7 los ayuntamientos que han ejercido esa opción establecida en el RD 1052/2022.

Por tanto, la alegación no puede ser estimada.

ALEGACION Nº 44 AL PUNTO A10. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

En la pág. 23, punto A10, cuadro 8, se incluye información indicativa de que la ZBE de Málaga no incluye “zonas tranquilas”

En relación con la consideración de las zonas tranquilas en el diseño de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), se hace constar lo siguiente:

El Artículo 9.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, establece que “se tendrán en cuenta y se integrarán en las ZBE las zonas tranquilas (...) que las entidades locales hayan delimitado”. De la literalidad del precepto se desprende que la obligación de integración queda condicionada a la previa delimitación formal de dichas zonas por parte de la entidad local.

En este sentido, en el momento de redacción y aprobación del proyecto de la ZBE de Málaga, no se encontraban aún definidas ni delimitadas las zonas tranquilas del municipio, por lo que no resultaba posible su incorporación efectiva al diseño inicial de la ZBE.

La determinación y delimitación de las zonas tranquilas se ha llevado a cabo con posterioridad, en el marco del IV Plan de Acción contra el Ruido de la Aglomeración de Málaga, aprobado por la Junta de Gobierno Local en marzo de 2026, habiéndose procedido a su publicación en el BOP de Málaga el día 13 de abril de 2026 – Ver edicto 1173/2026.

Como resultado de dicho instrumento de planificación, se han identificado un total de 19 zonas tranquilas en el término municipal, de las cuales únicamente una —Monte Gibralfaro— se encuentra incluida dentro del ámbito de la Zona de Bajas Emisiones.

En relación con esta zona tranquila incluida en la ZBE, cabe indicar que le serán de aplicación objetivos de calidad acústica más restrictivos que los establecidos con carácter general para las distintas áreas acústicas, de conformidad con lo previsto en el artículo 14.4 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

En consecuencia, puede concluirse que:

- *La no inclusión inicial de zonas tranquilas en la ZBE se debe a la inexistencia de delimitación previa, requisito necesario conforme al Real Decreto 1052/2022.*
- *La planificación acústica municipal ha avanzado posteriormente, permitiendo la identificación formal de dichas zonas mediante el IV Plan de Acción contra el Ruido.*
- *La única zona tranquila coincidente con la ZBE (Monte Gibralfaro) cuenta con un régimen de protección reforzado, acorde con la normativa vigente.*

Por todo lo anterior, la actuación municipal se considera adecuada, coherente con la planificación ambiental desarrollada y alineada con la normativa vigente, sin que pueda considerarse que exista incumplimiento en relación con la integración de las zonas tranquilas en la ZBE.

En base a esta justificación, se solicita a esa Cámara de Cuentas la supresión o, en su caso, la adecuada matización de la observación formulada.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La situación descrita por el ayuntamiento ha sido recogida y valorada en los apéndices del informe, y no en las conclusiones del mismo, al no suponer un incumplimiento de la normativa que resulta de aplicación. No obstante, se acepta parcialmente la alegación presentada con el fin de añadir una nota al pie del punto alegado que explicita esta cuestión.

ALEGACION Nº 45 AL PUNTO A12. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En la pág. 26, punto A12, se afirma lo siguiente: “El Ayuntamiento de Málaga carece de indicadores referidos a la eficiencia energética”

Tal y como se describe en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, “en el apartado A del anexo I, se establece el contenido mínimo que debe incluir un proyecto de ZBE y en el apartado B del mismo se incluye el contenido potestativo de dichos proyectos, mientras que en el anexo II se detalla un catálogo de indicadores de monitorización y seguimiento entre los que se distinguen cuatro categorías: calidad del aire, cambio climático y movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética”.

En el punto 12 de este “anexo I A. Contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones” se hace mención a los “procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información”.

Tal y como se observa, se hace mención exprese a los indicadores de calidad del aire y cambio climático, que resultan ser las dos primeras categorías del ANEXO II. Indicadores de monitorización y seguimiento”:

- *Categoría 1: Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado.*
- *Categoría 2: Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.*
- *Categoría 3: Indicadores de ruido.*
- *Categoría 4: Indicadores de eficiencia energética.*

Cabe destacar que el “anexo I B. Otros Elementos”, con carácter potestativo, es decir, adicional y opcional, que no está exigida por una norma pero que aportaría valor al documento, se centra en los indicadores de ruido.

Con estas bases, se hace saber que el Proyecto ZBE de Málaga centra sus esfuerzos en el contenido mínimo (Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado, por un lado, de cambio climático y movilidad sostenible, por otra parte) y en los otros elementos potestativos (ruido), cumpliendo con estas 3 categorías.

Se asume que no se han realizado los indicadores de ahorro y eficiencia energética, en tanto que, como se ha justificado, no se consideran obligatorios, además de la no disposición de medios y fuentes para su consecución.

Por todo lo anterior, se solicita a esa Cámara de Cuentas que proceda a la supresión o, en su caso, a la matización de la observación formulada, al haberse acreditado el correcto cumplimiento de las exigencias normativas aplicables.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación no contradice lo expuesto en el informe provisional. En el apartado A12 del informe se expone que los indicadores referidos al ruido y eficiencia energética tienen carácter potestativo. Las conclusiones del informe provisional no indican ningún incumplimiento a este respecto.

ALEGACION Nº 46 AL PUNTO A15. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

00341048

7. APÉNDICES / 7.3. Sobre la información de los municipios con ZBE / 7.3.1. Establecimiento de las ZBE / D) Comunicación

En las págs. 27-28, punto A15, se afirma lo siguiente: “Aunque dispongan de un plan aprobado, los Ayuntamientos de Málaga, Torremolinos y Dos Hermanas no cuentan con mecanismos de seguimiento y evaluación”

Los mecanismos de seguimiento y control del Plan de Comunicación, Participación y Sensibilización, respecto a la ZBE de Málaga, que presenta este Ayuntamiento se fundamentan en los siguientes puntos:

- Consejo Sectorial de Movilidad (Mesas específicas de ZBE), con periodicidad anual.

Con fecha 6 de abril de 2016, se constituye el Consejo Sectorial de Movilidad como órgano de participación para aquellos asuntos que afectan a la movilidad en la ciudad de Málaga. Desde la sesión celebrada el 10 de octubre de 2023 se comienza a llevar a cabo el proceso participativo de control y seguimiento de la implantación y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones con representación de todos los interlocutores de la ciudad relacionados con la ZBE. Así, desde el Consejo se debate sobre la necesidad y oportunidad de la Zona de bajas emisiones, su objeto, y alternativas que ofrecen. Al amparo del Consejo se dispone de Mesas de Debate donde por grupos de trabajo se pretenden tratar asuntos relacionados con todos los aspectos relativos a las Zonas de Bajas Emisiones.

- Reuniones bilaterales, a demanda de los interesados.

Desde los meses de octubre y noviembre de 2023 se mantuvieron reuniones bilaterales con asociaciones y colectivos no integrados en el Consejo Sectorial pero interesados en participar en el diseño, implementación y seguimiento de la ZBE. Entre estos colectivos se encontraban usuarios con diversos perfiles: visitantes, turistas, trabajadores, estudiantes, usuarios por ocio, residentes, personas con movilidad reducida, personal sanitario, trabajadores en la ZBE, extranjeros, usuarios de vehículos de carga y descarga, profesionales y servicios, así como abonados de aparcamientos de rotación, entre otros. Disponemos de una base de datos con todos los interlocutores a nivel de Ciudad. Es indicación expresa de esta Concejalía atender todas las solicitudes de reuniones bilaterales en un plazo inferior a los 2 meses.

- Encuestas de opinión y percepción de la ZBE, con periodicidad anual.

El Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga ha llegado a un acuerdo con la Cátedra de Transporte de la Universidad de Málaga para realizar durante los próximos 5 años un estudio de “Opinión Ciudadana sobre la ZBE de Málaga: conocimiento y valoración”. Los primeros resultados, correspondientes al ejercicio 2025, se realizaron satisfactoriamente en el primer trimestre de 2026 (se adjunta estudio).

- Comunicación específica en la Semana de la Movilidad, con periodicidad anual.

En las semanas de la movilidad de 2024 y 2025, se difundió información mediante folletos explicativos sobre la Zona de Bajas Emisiones de la Ciudad de Málaga. Este será el *modus operandi* que se seguirá en los próximos años.

- Comunicación específica a los vehículos no autorizados en periodos transitorios:

Se ha realizado un estudio para identificar los vehículos que no cumplen las reglas de acceso de la Zona de Bajas Emisiones durante su primer período transitorio, finalizado el 30 de noviembre de 2025. Se ha notificado esta situación a todos los titulares de vehículos sin etiqueta ambiental y cuyo domicilio fiscal se encuentra fuera del municipio de Málaga. Esta fase pedagógica ha servido para explicar quién puede acceder, difundir horarios, restricciones, y evitar sanciones por desconocimiento. Actualmente se está informando para los vehículos que a partir del segundo período transitorio no podrán circular ni acceder.

- Publicación diaria de datos medioambientales de las estaciones de la calidad del aire.

El Ayuntamiento de Málaga publica en su página web (Área de Sostenibilidad Medioambiental) un mapa interactivo con la ubicación de las distintas estaciones de control, donde es posible consultar los datos temporales proporcionados por los equipos. No obstante, debe tenerse en cuenta que los datos validados no estarán disponibles hasta transcurridas 24 horas.

Asimismo, la ciudadanía puede acceder a datos históricos sobre la calidad del aire y los niveles de ruido asociados a los centros de control, presentados tanto en formato gráfico como numérico.

En cuanto a los contaminantes atmosféricos, la información se muestra mediante un código de colores basado en el Índice Nacional de Calidad del Aire (ICA). Además, se incluyen recomendaciones sanitarias dirigidas tanto a la población general como a la población sensible, complementando así la información puesta a disposición de la ciudadanía.

Respecto a la contaminación acústica, el nivel sonoro se representa mediante las siguientes magnitudes: el nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A (LAeq), el nivel máximo registrado en el último periodo horario (LAFmax) y el nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado C (LCeq).

<https://medioambiente.malaga.eu/ambito-de-actuacion/control-de-la-contaminacion/contaminacion-atmosferica/>

- Publicación de Informes de Movilidad con los accesos a la ZBE (cuantificación de accesos, parque móvil, etiqueta medioambiental, distribución zonal, ...).

El Ayuntamiento de Málaga publica en su página web unos informes correspondientes a los resultados de los diferentes accesos motorizados a las 404 Ha que conforma la ZBE de Málaga, a través de la monitorización de este ámbito (puntos de control en las entradas y salidas a la misma, con lectura de matrícula y posterior caracterización del vehículo).

De esta forma, cada usuario puede analizar la caracterización del parque móvil (tipo vehículo), etiqueta ambiental, distribución zonal (municipio de IVTM), etc, tanto en valores absolutos como en porcentajes (horizontal y verticales), ...

Por todo lo anterior, se solicita a esa Cámara de Cuentas que proceda a la supresión o, en su caso, a la matización de la observación formulada, al haberse acreditado la existencia de mecanismos efectivos de seguimiento y evaluación del Plan.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Las actuaciones de comunicación, participación y sensibilización enumeradas por la entidad local en su alegación se encuentran recogidas en el apartado A15 del informe, que reconoce expresamente que el Ayuntamiento ha realizado y está ejecutando actuaciones en dichas materias. La observación no cuestiona su existencia sino la ausencia, en el propio plan, de mecanismos formales de seguimiento de tales actuaciones.

ALEGACION Nº 47 AL PUNTO 42. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**II. ALEGACIONES A LAS RECOMENDACIONES REALIZADAS**

El Informe Provisional establece en su capítulo 6 una serie de recomendaciones con carácter general, con llamadas específicas a ciertos puntos del citado Informe.

De entre todas las recomendaciones, las que están referidas a la ZBE de la Ciudad de Málaga son las siguientes:

- RECOMENDACIÓN (Prioridad Alta). Punto nº82.

- Donde se hace referencia a los puntos 42 y 66 (este último referido a municipios sin ZBE, y por tanto, sin aplicación para la ZBE de Málaga).

En relación con la observación contenida en el punto A14, en la que se indica que, tras la revisión del contenido del análisis jurídico, de impacto social, de género, de discapacidad y de la memoria económica incluidos en los proyectos técnicos de ZBE (puntos 9, 10 y 11 del Anexo I del Real Decreto 1052/2022), se han alcanzado determinadas conclusiones, entre ellas que:

“(...) en los proyectos técnicos de la ZBE de (...) Málaga (...) no se mencionan estos derechos y obligaciones”,

Procede formular las siguientes consideraciones:

- El Proyecto de ZBE de la ciudad de Málaga cumple con lo dispuesto en el Anexo I, apartado A, punto 9, del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, relativo al contenido mínimo obligatorio del proyecto, en particular en lo que respecta al “análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación, tales como convenios de colaboración”.*
- Es cierto que el Proyecto no incorpora de forma expresa y sistematizada una relación literal de los derechos y obligaciones de la ciudadanía; no obstante, sí da cumplimiento pleno a la finalidad exigida por la norma, al fundamentar la implantación de la ZBE en la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética y en el propio Real Decreto 1052/2022, que constituyen el marco jurídico habilitante de la medida.*
- En virtud de esta remisión normativa expresa, el Proyecto refleja adecuadamente el marco jurídico determinante de los derechos y obligaciones asociados a la ZBE, sin necesidad de reproducirlos de forma autónoma, correspondiendo su concreción normativa a la Ordenanza Municipal de Movilidad de Málaga (BOPMA nº 231, de 29 de noviembre de 2024).*

• *Dicha Ordenanza, aprobada conforme a la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local y a la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, desarrolla de forma expresa y completa el régimen de acceso, circulación y obligaciones de la ciudadanía en su Título II, Capítulo I, relativo a las zonas restringidas y a la ZBE. Asimismo, identifica en su Preámbulo los derechos constitucionales implicados y el interés público que justifica la medida, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 y en el citado Real Decreto 1052/2022.*

Adicionalmente, procede destacar:

• *Que el Proyecto de ZBE, en su apartado 9, incorpora un análisis jurídico completo del marco normativo aplicable, identificando los bienes y derechos jurídicamente protegidos que fundamentan la implantación de la ZBE en Málaga. En particular, la invocación de la Ley 7/2021 —que establece en su artículo 14.3 la obligación de implantar zonas de bajas emisiones— comporta la remisión a los derechos constitucionales a la protección de la salud (artículo 43.1 de la Constitución Española) y a un medio ambiente adecuado (artículo 45.1), que constituyen el fundamento material de dicha obligación legal.*

• *Que la ordenación efectiva de los derechos y obligaciones de la ciudadanía se materializa en la Ordenanza Municipal de Movilidad, como instrumento normativo propio de la potestad reglamentaria local, en cuyo Preámbulo y articulado se identifican de forma expresa tanto los bienes jurídicos protegidos como las obligaciones exigibles, especialmente en el Título II, Capítulo I, relativo a las zonas restringidas a la circulación.*

En consecuencia, no parece adecuado concluir la inexistencia de referencia a los derechos y obligaciones, debiendo considerarse, en su caso, que el Proyecto opta por una técnica normativa basada en la remisión al marco legal y reglamentario aplicable, opción que resulta admisible en Derecho.

Por todo lo expuesto, se solicita a esa Cámara de Cuentas la supresión o, subsidiariamente, la adecuada matización de la observación formulada, al haber quedado acreditado que tanto el Proyecto de ZBE como la Ordenanza Municipal de Movilidad cumplen correctamente con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Sin perjuicio de lo expuesto por el Ayuntamiento, la conclusión del informe se refiere exclusivamente al contenido del Proyecto de ZBE como documento de planificación, cuyo Anexo I, apartado A, punto 9, del Real Decreto 1052/2022 exige un contenido mínimo propio e independiente del que pueda derivarse de la Ordenanza Municipal de Movilidad. Siendo ambos instrumentos de naturaleza y función distintas, la remisión a esta última no suple la ausencia advertida en el Proyecto.

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

ALEGACIÓN Nº 48, AL PUNTO A40. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

PRIMERA Y ÚNICA: *En relación al apartado A40 (pag.44) y más concretamente al cuadro 31 donde se detallan varios aspectos relacionados con las mediciones y evaluación de la calidad del aire, consta,*

00341048

respecto al Excmo. Ayto. de Marbella, que no hay medidores situados en la Zona Proyecto ZBE, así como que se desconoce la superación de los límites.

Pues bien, es necesario indicar que en relación a las mediciones medioambientales, esta entidad local adjudicó en el mes de junio de 2025, un contrato menor para la instalación de sensores medioambientales en la zona delimitada como de bajas emisiones en nuestro municipio, que al día de hoy siguen instalados, pudiéndose consultar los datos en la siguiente URL:

<https://marbella1.cityconn.cloud/es/calidad-del-aire/detalles>

Dicho contrato concluyó con la emisión del informe de fecha 4 de diciembre de 2025, con Código de Validación: 37F5YJL9FFA3E4TYTWF3TZY9A de fecha 5 de diciembre de 2025 (Verificación: <https://marbella.sedelectronica.es>), del que se desprende, sin perjuicio de las particularidades contendías en el mismo, lo siguiente:

“3. Evaluación Global de la Calidad del Aire

Tras analizar todos los contaminantes y considerando la elevada cantidad de datos (>420.000 mediciones por parámetro), se puede afirmar que:

La calidad del aire en Marbella durante los tres meses estudiados ha sido en general muy buena.

Los niveles de partículas, gases contaminantes y compuestos tóxicos se mantienen mayoritariamente muy por debajo de los límites recomendados por estándares internacionales.

No se detectan riesgos significativos para la salud de la población ni episodios de contaminación relevantes”.

Por lo tanto, se desprende que nuestro Municipio no supera los límites permitidos, adjuntando la localización de los medidores en la zona delimitada provisionalmente por la Entidad Local como ZBE.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Se limita a manifestar que, con posterioridad a la fecha de fiscalización, 31 de marzo de 2025, se iniciaron las actuaciones necesarias para instalación de sensores medioambientales en la zona delimitada como de bajas emisiones en el municipio de Marbella.

AYUNTAMIENTO DE MIJAS

ALEGACIÓN Nº 49, AL PUNTO 22. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

1. Sobre la situación de la ZBE en el municipio de Mijas

El informe provisional recoge que Mijas no disponía de una Zona de Bajas Emisiones establecida a 31 de marzo de 2025. Esta circunstancia es correcta, si bien debe señalarse que el Ayuntamiento ha venido desarrollando actuaciones técnicas y de planificación imprescindibles para garantizar que la implantación de la ZBE se realice con plena seguridad jurídica, rigor técnico y coherencia con la planificación municipal de movilidad.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Señala que desde la fecha de fiscalización se han desarrollado actuaciones técnicas y de planificación necesarias para la implantación de la ZBE.

ALEGACIÓN Nº 50, AL PUNTO 22. ALEGACIÓN NO ADMITIDA*2. Sobre la existencia de instrumentos de planificación: PMUS de Mijas*

El Ayuntamiento de Mijas **dispone del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**, pendiente de aprobación conforme a la normativa vigente, que **incluye la delimitación y el diseño preliminar de la futura Zona de Bajas Emisiones** del municipio.

Este documento constituye el **marco técnico y estratégico necesario** para:

- Definir la delimitación de la ZBE.
- Establecer los objetivos ambientales y de movilidad.
- Determinar las medidas de restricción y control.
- Servir de base para la **ordenanza reguladora de la ZBE**.

El PMUS es, por tanto, el instrumento previo imprescindible para garantizar que la ZBE se implante de forma eficaz y coordinada con el resto de políticas municipales de movilidad sostenible.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Señala que la entidad local dispone de un PMUS pendiente aprobación, instrumento previo imprescindible para la implantación de la ZBE.

ALEGACIÓN Nº 51, AL PUNTO 54. ALEGACIÓN NO ADMITIDA*3. Sobre el proyecto técnico de la ZBE*

Tal como señala el informe, el proyecto técnico de la ZBE de Mijas se encontraba **en fase de elaboración** en el periodo fiscalizado. A este respecto, se informa de que:

- El Ayuntamiento ha avanzado en la **redacción del proyecto técnico**, tomando como base el PMUS.
- Se está incorporando el contenido mínimo exigido por el **RD 1052/2022**, incluyendo diagnóstico, objetivos, delimitación, medidas, señalización, seguimiento y evaluación.
- En la actualidad se está trabajando para su **finalización y tramitación administrativa** en el marco del procedimiento de aprobación de la ordenanza reguladora.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Informa que a fecha actual se encuentra en fase de elaboración el proyecto técnico.

ALEGACIÓN Nº 52, AL PUNTO A40. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**4. Sobre la estación de calidad del aire**

El informe menciona la existencia de estaciones de calidad del aire en algunos municipios. En el caso de Mijas, se aclara expresamente que:

El municipio de Mijas no dispone de estación propia de medición de calidad del aire.

No obstante:

- *El Ayuntamiento utiliza los datos de la **Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía**, gestionada por la Junta de Andalucía.*
- *Estos datos se integrarán en el sistema de seguimiento y evaluación de la futura ZBE, conforme a los artículos 12 y Anexo I del RD 1052/2022.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local corrobora lo dispuesto en el informe. El municipio no dispone de estación propia de medición de calidad de aire.

ALEGACIÓN Nº 53, AL PUNTO A36. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**5. Sobre medidas complementarias y financiación**

Aunque el municipio no ha implantado aún la ZBE, se han desarrollado actuaciones complementarias en materia de movilidad sostenible, tales como:

- *Ampliación y mejoras de transporte público.*
- *Impulso al transporte público.*
- *Actuaciones de calmado de tráfico.*

Asimismo, el Ayuntamiento está analizando las líneas de financiación disponibles para la implantación de la ZBE, especialmente en el marco de fondos europeos y estatales.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Las observaciones presentadas no contradicen lo manifestado en el informe provisional. El Ayuntamiento expone un conjunto de medidas que se han adoptado en materia de movilidad sostenible.

ALEGACIÓN Nº 54, AL PUNTO 22. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**6. Compromiso del Ayuntamiento de Mijas**

El Ayuntamiento de Mijas reitera su compromiso con:

- *El cumplimiento de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética.*

- *La implantación de una ZBE eficaz, técnicamente solvente y alineada con el RD 1052/2022.*
- *La mejora de la calidad del aire, la movilidad sostenible y la reducción de emisiones contaminantes.*
- *La colaboración plena con la Cámara de Cuentas de Andalucía en todas las fases del procedimiento.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local manifiesta, entre otros aspectos, su compromiso con la implantación de una ZBE eficaz, solvente y alineada con el RD 1052/2022.

AYUNTAMIENTO DE MOTRIL

ALEGACION Nº 55 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

Con fecha 10 de abril del año 2025, es decir, unos pocos días después de la fecha que tomaron como límite en la realización de su informe, este ayuntamiento aprobó de manera definitiva su Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones, entrando en vigor al día siguiente, junto con el proyecto técnico de la misma y como parte de su nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible, guardando ambos hitos la coherencia legalmente obligada. Es decir, a fecha 11 de abril de 2025 este ayuntamiento tenía establecida su ZBE siguiendo el criterio que en su informe se especifica en el apéndice 7.1.A.2

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local confirma lo manifestado en el informe provisional. A 31 de marzo de 2025 el Ayuntamiento de Motril no tenía establecida su ZBE.

No obstante, se incorpora nota a pie de página para reflejar que con fecha 10 de abril del año 2025, la entidad local aprobó de manera definitiva su ordenanza reguladora de ZBE.

ALEGACION Nº 56 AL ANEXO 8.5. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En la ordenanza municipal que regula la ZBE de Motril se establecen limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento a vehículos en función de su distintivo ambiental de cumplimiento obligatorio.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La corporación alega que la ordenanza municipal que regula la ZBE de Motril se establecen limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento a vehículos en función de su distintivo ambiental de cumplimiento obligatorio. No obstante, lo que se indica en el anexo 8.5 del informe provisional es la información contenida en el proyecto técnico.

ALEGACION Nº 57 AL PUNTO 58. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En cuanto a los objetivos establecidos y medidas para su consecución respecto a la calidad del aire, la mitigación del cambio climático, la calidad acústica, el cambio modal hacia modos de transporte más

sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público, se expone en su informe que, si bien hemos cuantificado los objetivos, no se ha establecido un calendario de cumplimiento. Respecto a ello quiero manifestarles que en los documentos que componen el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Análisis y Diagnóstico y Programas de Actuación se hace alusión a que el calendario es el horizonte fijado por la Unión Europea 2030, en línea con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, para ello tenemos establecido un procedimiento de revisión y seguimiento de objetivos y estamos tomando datos sobre el terreno.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

El ayuntamiento indica que el calendario de cumplimiento de los objetivos establecidos con respecto a la calidad del aire, la mitigación del cambio climático, la calidad acústica, el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte público se encuentran en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Análisis y Diagnóstico y Programas de Actuación. Asimismo, expone que el calendario es el horizonte fijado por la Unión Europea, el ejercicio 2030.

Sin embargo, en el informe provisional se señala que, si bien se cuantifican estos objetivos en el proyecto, éste no incorpora el calendario establecido de cumplimiento lo que dificulta evaluar el grado de cumplimiento de las medidas implantadas.

Por otro lado, el mero horizonte 2030 resulta insuficiente, pues es necesario establecer hitos intermedios y un calendario progresivo que permita verificar el cumplimiento efectivo de los objetivos durante el transcurso del establecimiento para poder adoptar, en su caso, las medidas correctoras.

ALEGACION Nº 58 AL ANEXO 8.5. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

A fecha de este informe ya se encuentran instaladas en los accesos a la ZBE cámaras de control del tráfico, también en su perímetro externo y dentro de la misma sensores de contaminación acústica y contaminación del aire. Se están recopilando datos a fin de evaluar las medidas adoptadas y su posible revisión si fuera necesario.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local informa que a fecha actual ya se encuentran instaladas las cámaras de control del tráfico en los accesos a las ZBE, hecho que no contradice lo expuesto en el informe provisional.

ALEGACION Nº 59 AL PUNTO A40. ALEGACIÓN ADMITIDA

AYUNTAMIENTO DE SAN FERNANDO

ALEGACIÓN Nº 60, AL PUNTO 22. PARCIALMENTE ADMITIDA

I. Con el fin de la elaboración del Proyecto para la creación y regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el marco creado por la vigente Agenda Urbana San Fernando 2030 "EL PODER DE LAS PERSONAS", mediante Decreto de la Delegación General del Área de Desarrollo de la Administración

de fecha 16 de mayo de 2025, se aprobó "Adjudicar a Ibermad Medio Ambiente y Desarrollo, S.L., con NIF B11475738, la contratación del servicio de asistencia técnica para la elaboración del Proyecto para la creación y regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el marco creado por la vigente Agenda Urbana San Fernando 2030 "EL PODER DE LAS PERSONAS" (Exp. SCMSer 163/2025), .../...", con los requisitos mínimos, establecidos en el artículo 3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.

II. El Proyecto de ZBE, fue aprobado inicialmente por Decreto de Alcaldía de 29 de julio de 2025, sometiéndose a información pública mediante publicación de anuncio en el BOP de Cádiz de 21 de agosto de 2025, habiendo estado expuesto en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento desde el 5 de agosto hasta el 17 de septiembre, y finalmente fue aprobado definitivamente por Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 26 de septiembre, publicándose el correspondiente anuncio de su aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 225, de 25 de noviembre de 2025 y Tablón de Anuncios Electrónico del Ayuntamiento de Fernando.

III. Con relación a las Ordenanzas, de conformidad con lo previsto en el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con el objetivo de fomentar y mejorar la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración de normas y con carácter previo a la elaboración formalizada de la Ordenanza Municipal para la creación y gestión de las Zonas de Bajas Emisiones, mediante Decreto de 1 de agosto de 2025, se procedió a sustanciar una consulta pública, a través del portal web municipal y un anuncio, recabándose la opinión y aportaciones de la ciudadanía.

Del mismo modo se sometió a audiencia de las organizaciones más representativas, notificándose a Asociación Isleña Hostelería y Turismo ASIHTUR, ACOSAFE Asociación de Comerciantes de San Fernando (notificación caducada), Federación de Asociaciones De Vecinos Isla De León (notificada el 11.08.2025) Federación y Asociación Social De Vecinos Esteros y Salinas (notificado el 11.08.2025) y Agrupación Local del Taxi de San Fernando (notificada el 13.08.2025).

En la sesión ordinaria celebrada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno el día 26 de septiembre de 2025, en 1ª convocatoria al Punto nº 138 del orden del día, se acordó aprobar inicialmente el Proyecto de la Ordenanza Municipal para la creación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE en adelante), junto con su documentación complementaria, y someterlo a información pública y audiencia a los interesados según lo establecido en el artículo 49.b) LRBRL, por el plazo mínimo de 30 días hábiles, para la presentación de reclamaciones y sugerencias, mediante la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, que se llevó a cabo el día 14 de octubre de 2025. Durante dicho período se recibieron hasta 47 alegaciones que fueron debidamente analizadas en el expediente.

En fecha 26 de diciembre de 2025, mediante acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de San Fernando tiene lugar la aprobación definitiva del Proyecto de la Ordenanza Municipal para la Creación y Gestión de la Zona de Bajas Emisiones, junto con su documentación complementaria.

El contenido íntegro de la Ordenanza aprobada se publica en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 33, de 19 de febrero de 2026, así como en la web www.sanfernando.es.

V. La normativa municipal vigente se corresponde con la aprobación de la Ordenanza publicada, entrando en vigor desde la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz y haya transcurrido el plazo a que se refiere el artículo 65.2 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local actualiza la información sobre la situación del establecimiento de la ZBE sin contradecir los términos expuestos en el informe.

No obstante, se estima parcialmente la alegación presentada incluyendo nota a pie de página indicando que con fecha 19 de febrero de 2026 se publicó en el boletín oficial de la provincia la aprobación definitiva de la ordenanza municipal para la creación y gestión de la ZBE.

ALEGACIÓN Nº 61, AL PUNTO 54. ALEGACIÓN NO ADMITIDA

En cuanto a las actuaciones que se han ido realizando por parte del Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz) para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones destacan las siguientes:

- a. *Contratación del suministro y colocación de los discos de señalización de las Zonas de Bajas Emisiones (Exp. SCMSum 395/2025), mediante Decreto de la Delegación General del Área de Desarrollo de la Administración de fecha 19 de enero de 2026, adjudicado a la mercantil "Señalizaciones Ortega, S.L."*

A estos efectos el artículo 6 de la Ordenanza aprobada, establece que las ZBE estarán señalizadas en los puntos de acceso y finalización de dicho espacio, utilizando la señalización prevista por la Dirección General de Tráfico (DGT).

La señalización de tráfico también debe indicar los vehículos que, en función del distintivo ambiental del que dispongan, tienen prohibido el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE. Asimismo, en la parte inferior de la señal o en un panel complementario colocado debajo de la señal, se indicarán los tipos de vehículos que podrán estar exceptuados de esa prohibición si cuentan con la correspondiente autorización municipal registral.

En cuanto a las medidas de intervención vienen recogidas en el artículo 7 mediante la implantación de un sistema de restricciones de acceso que varía en función de la franja horaria y del distintivo ambiental del vehículo.

- b. *En lo que respecta al control de los vehículos autorizados para acceder a la ZBE se ha redactado un formulario para la inscripción en el registro de aquellos vehículos que, por su potencial contaminante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente y sus futuras actualizaciones, quedan autorizados temporalmente a acceder, circular y estacionar en la ZBE.*
- c. *Por otro lado, el Ayuntamiento de San Fernando ha aprobado por Decreto de Alcaldía con fecha 22 de enero el Plan de Comunicación y Publicidad Institucional para el ejercicio 2026, documento marco que recoge las líneas maestras de las actuaciones de comunicación pública y campañas institucionales que el Ayuntamiento realizará a lo largo de 2026, en cumplimiento con la normativa vigente que regula la comunicación y la publicidad institucional en el ámbito de las administraciones públicas.*

Éste último ámbito comprende el conjunto de campañas de información pública, concienciación y sensibilización que se ejecutan como consecuencia directa de las obligaciones previstas en los pliegos y contratos de las empresas gestoras de servicios públicos municipales externalizados. El

objetivo de estas campañas es el de informar y sensibilizar a la ciudadanía sobre determinados comportamientos y hábitos para conseguir reducir la huella de carbono y avanzar hacia el objetivo de San Fernando como ciudad de cero emisiones, fomentar la movilidad sostenible en San Fernando, eliminar conductas incívicas y promover hábitos positivos de convivencia, limpieza y cuidado del entorno, entre otros objetivos.

Campaña Emisiones Cero, cuyo objetivo es concienciar a la ciudadanía en el ahorro del agua y energía, así como en el reciclaje y reducción de residuos, incrementando el conocimiento de medidas y recursos municipales, y promoviendo la participación ciudadana y empresarial en acciones concretas de descarbonización.

Y Campaña de Concienciación sobre Movilidad Sostenible, destinada a fomentar la movilidad sostenible en San Fernando, informando y activando medidas claves: transporte urbano gratuito en 2026, uso de aparcamientos tácticos y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local enumera una serie de actuaciones realizadas para la implantación de la ZBE, sin contradecir las conclusiones del informe provisional.

AYUNTAMIENTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA

ALEGACION Nº 62 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

El informe provisional señala que el Ayuntamiento no dispone de ZBE implantada a 31 de marzo de 2025. Sin embargo, esta conclusión debe ser completada, ya que:

- El Ayuntamiento ha desarrollado actuaciones efectivas para su implantación*
- Se ha culminado la tramitación administrativa hasta su fase decisoria*
- La no aprobación responde a una decisión del Pleno, órgano competente*

Por tanto, no puede identificarse esta situación con una falta de actuación o incumplimiento, sino con un resultado derivado del proceso democrático de adopción de acuerdos.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La Corporación alega que a 31 de marzo de 2025 la entidad local no tenía establecida una ZBE debido, entre otros aspectos, a que el pleno municipal rechazó la aprobación inicial de la ordenanza reguladora.

Sin embargo, tal y como se constata en el certificado aportado, la sesión de pleno tuvo lugar el 22 de septiembre de 2025.

No obstante, se incluye nota pie de página e incorpora una nota a pie de página para reflejar el rechazo del pleno municipal a la aprobación de la citada ordenanza reguladora.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

00341048

ALEGACIÓN Nº 63, AL PUNTO 23. ALEGACIÓN PARCIALMENTE ADMITIDA

Que mediante Resolución Nº 232 de 20 de marzo 2026 del Ilmo Sr. Teniente Alcalde Delegado de Cartuja, Parques Innovadores, Movilidad, Economía y Comercio se aprobó el proyecto técnico de Zonas de Bajas Emisiones técnico del Municipio de Sevilla que consta en el expediente con los siguientes códigos de validación: Dkc0moxNT0uvQu5NfOdIFw== xNctz8Tn03JwXKSsHT99Yw== de conformidad con La Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, Zonas de Bajas Emisiones y la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla tras su correspondiente tramitación de información pública.

Publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de 25 de marzo 2026.

<https://bopsevilla.dipusevilla.es/publica/buscador-anuncios/anuncio/Aprobacion-del-Proyecto-de-zonas-de-bajas-emisiones/>

Estudio en el punto 10 del presente enlace:

<https://www.sevilla.org/servicios/movilidad/tramites-normativa/normativa-de-movilidad>

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local señala que el 20 de marzo de 2026 aprobó el proyecto técnico de implantación de su ZBE publicándose en el BOP de 25 de marzo de 2026.

Por tanto, a 31 de marzo de 2025 no se encontraba el proyecto técnico aprobado, tal y como se indica en el punto 23 del informe provisional.

No obstante, se estima parcialmente la alegación presentada para incluir una nota a pie de página señalando que el proyecto técnico de implantación se aprobó el 20 de marzo de 2026.

AYUNTAMIENTO DE UTRERA**ALEGACION Nº 64 AL PUNTO 22. ALEGACIÓN NO ADMITIDA**

La técnico abajo firmante, responsable de la redacción del proyecto de implantación de la Zona de Bajas Emisiones, expone a continuación los antecedentes de hecho y la situación actual de las actuaciones que rigen dicho contrato:

- Se vienen ejecutando en el municipio diversos proyectos estrechamente relacionados con los objetivos e instalaciones imprescindibles para una correcta coordinación de la Zona de Bajas Emisiones, como son sensores de aparcamientos, cámaras de videovigilancia y, más recientemente, tecnologías digitales relativas al concepto de smart city o ciudad inteligente, definidos a continuación:*
 - Desarrollo de la iniciativa Smart City en Utrera, consistente en la implantación de un sistema de parking inteligente y un sistema de control de la calidad ambiental.*
 - Proyecto de implantación de cámaras para el control de tráfico, pasos de peatones lumínicos inteligentes, sistema de control de la calidad ambiental e implantación de radares, que serán necesarios para la implantación de una zona de bajas emisiones en Utrera (Sevilla), así como*

el servicio de mantenimiento de los citados sistemas y la realización de una campaña de sensibilización.

- Por otro lado, se han tomado muestras de datos suficientemente representativas de las GEI o emisiones de gases efecto invernadero mediante diversos sensores medioambientales instalados de una forma equitativa y equilibrada en toda la ciudad, valores que oscilan a lo largo de un intervalo de datos en función de las actividades de la población, dependientes del período estacional y de eventos de relevancia sociocultural.*
- Gracias a ello, se han podido determinar los puntos débiles en los que sería fundamental la implantación de dichas zonas, sirviendo ésto como punto de partida y primera hipótesis para la redacción de un proyecto coherente con las necesidades conocidas y derivaciones futuras.*

Es por todo ello que se informa de la fase de redacción en la que actualmente se encuentra el proyecto de establecimiento de zonas de bajas emisiones por parte de esta administración.

No obstante, se avanza subsiguientemente algunas de las particularidades que evidencian el desarrollo del proyecto:

Ámbitos a zonificar

Zona 1: consistente en la Calle de La Fuente Vieja, pasando por la Plaza de la Constitución, Plaza del Altozano, Calle de las Mujeres y Calle Álvarez Azañas.

Zona 2: Paseo de Consolación.

Actuaciones de refuerzo planteadas

- Ampliación de sensores de medida de ruido.*
- Ampliación de la red de medida de aforos de tráfico.*
- Integración de modelos en el gestor de datos y mejora del sistema de regeneración de alarmas e informes destinados a la ZBE y en el portal de información ambiental para suministrar información en tiempo real de la calidad ambiental de la zona.*
- Actualización de la base de datos de calidad del aire.*
- Implantación de la Zona Azul, con el objetivo de limitar el acceso a la ZBE a aquellos usuarios prescindibles.*
- Mejora de la red de transporte público, red peatonal y red ciclista.*
- Continuar adaptando el municipio a personas con movilidad reducida.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La entidad local no contradice lo expuesto en el informe. Se limita a actualizar las actuaciones desarrolladas con posterioridad a la fecha de cierre de fiscalización.